COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

6e SESSION—12e LÉGISLATURE

6-7 GEORGE V, 1916

VOL. CXXV

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE DIX-HUITIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU DIX-HUITIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mardi, 18 avril 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre) propose une motion ainsi conçue:

Que les noms de MM. Devlin et Ross soient substitués à ceux de MM. Molloy et Tobin dans le comité permanent des comptes publics.

La motion est adoptée.

1re LECTURE

De deux projets de loi provenant du Sénat:

Le 1er (bill n° 92), déposé par M. Scott, pour faire droit à Robert Charles Vondrau;

Le 2e (bill n° 93), déposé par M. Boys, pour faire droit à Percy Lynn Woods.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Permettez-moi d'intervenir un instant à propos d'une question de privilège. Je voudrais corriger un compte rendu que je trouve dans le "Telegram" de Winnipeg du 13 courant, qui me concerne et qui, dans les circonstances, est un faux rapport énormément malicieux. Le correspondant à Ottawa du "Winnipeg Telegram", que je ne connais pas du tout, écrit ce qui suit à son journal le 13 avril:

Ottawa, 13 avril.—Longtemps après minuit, sir Wilfrid Laurier, l'honorable Rodolphe Lemieux, l'honorable Jacques Bureau et Ernest Lapointe, M.P., qui ont été désignés par les libéraux pour présenter au Parlement une résolution à propos des écoles bilingues, étaient en conférence dans le bureau du chef libéral. Avant cette conférence, sir Wilfrid Laurier, le sénateur David et le sénateur Choquette s'étaient réunis pour discuter la question. Le sénateur Choquette, après son discours au Sénat sur les volontaires d'Ontario, est allé avec le sénateur David voir le chef libéral, et on croit que sir Wilfrid Laurier a communiqué leurs intentions à ses partisans aux Communes.

Ce correspondant fait allusion aux relations d'amitié qui existent entre le sénateur Choquette et sir Wilfrid Laurier. Si je mentionne la chose, sous les circonstances, c'est parce que l'atmosphère étant chargé d'électricité, on insinue ou plutôt on affirme catégoriquement une chose qui est dénuée de fondement. Les relations qui existent entre le sénateur Choquette et moi-même ne sont pas intimes; c'est tout le contraire qui est vrai; elles sont, au point de vue politique, plutôt tendues, selon que le sénateur l'a admis lui-même, ce jour-là. Je n'ai jamais vu le sénateur Choquette depuis l'ouverture de la présente session, sauf une fois, et nous ne nous sommes pas rencontrés dans le but de discuter la question bilingue. Le seul sujet qui ait été discuté entre nous, c'est une question de chemin de fer, dont il est possible que nous entendions parler au cours de la session actuelle.

Quant à mes relations avec le sénateur Choquette, je signale à l'attention de la Chambre l'explication qu'il a lui-même fournie au Sénat le lendemain du jour où il a prononcé son fameux discours contre le recrutement. Tout le monde sait bien que mes opinions sont aux antipodes de celles du sénateur Choquette sur cette question.

Inutile pour moi de vous rappeler quelle est l'attitude que j'ai adoptée relativement à la guerre actuelle et à la participation du Canada, au cours de la présente session, comme au cours de toutes les sessions antérieures.

Le sénateur Choquette a fait une déclaration à ce sujet lorsqu'il a vu dans les journaux que mon nom avait été accolé au sien. Le 13 courant, de son siège dans la salle du Sénat, le sénateur Choquette s'est exprimé en ces termes:

J'assume l'entière responsabilité des paroles que j'ai prononcées et en cette enceinte et en dehors de cette Chambre, et je proteste de la façon la plus énergique contre les comptes rendus des journaux qui essaient de relier mes paroles au nom de sir Wilfrid Laurier, le chef distingué du parti libéral, afin de laisser croire en procédant par insinuation qu'il doit être tenu responsable des opinions que j'ai exprimées. Pendant trente ans, j'ai défendu les principes libéraux dans l'enceinte de la Chambre des com-

munes sous la direction de sir Wilfrid Laurier, mais tous le savent,—et il me fait peine d'avoir à dire ces choses, mais il est de mon devoir de le faire, afin d'établir exactement la responsabilité de mes paroles et de mes actes,—il y a plus de dix ans, j'ai différé d'opinion avec sir Wilfrid au sujet de la conduite qu'il aurait dû tenir. J'ai le plus grand respect pour sir Wilfrid, et j'ose espérer qu'il me conserve encore un peu d'amitié, mais nous avons différé d'opinion, il y a dix ans, lorsque j'ai cru devoir me déclarer contre le premier ministre de la province de Québec à ce moment-là. Et de nouveau, il y a cinq ans à peine, je me suis opposé à la politique que préconisait sir Wilfrid Laurier relativement à sa loi de la marine. A ce moment-là, j'ai assumé la responsabilité de l'attitude que j'ai prise, et je sais que les tories furent très heureux de se servir de mes discours et de mes opinions afin de combattre la politique de sir Wilfrid et d'arriver à leurs fins.

Voilà qui réfute entièrement les insinuations que fait naître le compte rendu du correspondant du "Telegram" de Winnipeg, et j'espère qu'il profitera de l'occasion pour corriger cette fausse impression.

DECLARATION DU MINISTRE DE LA MILICE SUR LES COMMANDES DU MATERIEL DE GUERRE.

L'hon. sir SAM HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, avec la permission de la Chambre, je désire présenter une explication personnelle. Le 9 mars dernier, je quittais Ottawa pour me rendre en Angleterre. Une semaine environ avant mon départ, j'eus une conversation avec mon très honorable ami le premier ministre (sir Robert Borden) et quelques-uns de mes collègues afin de leur expliquer la nécessité où j'étais de faire ce voyage. Je priai le premier ministre de voir le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) afin de nous assurer s'il y avait des questions qui pourraient être soulevées relativement à l'administration de mon département et qui nécessiteraient ma présence au Parlement. Il fut décidé que je verrais moi-même le chef de l'opposition à ce propos, et c'est ce que j'ai fait. J'ai vu également l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), l'honorable député de Halifax (M. A. K. Maclean) ainsi que d'autres membres de la gauche, et je leur demandai s'il existait quelques questions concernant mon département qui étaient de nature à nécessiter ma présence à Ottawa. Le chef de l'opposition me répondit en toute franchise qu'il n'en connaissait pas, mais en même temps, avec les qualités d'homme d'Etat qui le distinguent, il refusa d'assumer la responsabilité pour tous ses partisans. Tout de même, à mon sens, je suis justifiable de déclarer qu'il m'a affirmé qu'il ne connaissait aucune question de cette nature. . .

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Personnellement.

L'hon sir SAM HUGHES: Personnellement, il ne connaissait rien qui fût de nature à le justifier de déclarer que je devais rester plus longtemps à Ottawa. Pas un seul des autres membres en vue de la gauche, que j'avais vus à ce propos, ne pouvaient concevoir que des accusations seraient portées contre l'administration du département de la Milice et de la Défense. On savait que j'étais à la veille de mon départ. Inutile de dire que je ne me suis pas fait accompagner de fanfare, je n'ai pas fait placarder sur les murs des affiches annonçant que j'allais entreprendre la traversée de l'Atlantique; une note fut publiée dans les journaux que je partais pour le Sud, ce qui était parfaitement vrai.

Une couple de jours avant mon départ, l'honorable député de Carleton (M. Carvell), prononça un discours en cette enceinte. J'avais également fait savoir à l'honorable député, si ma mémoire est fidèle, que je partais pour l'Angleterre. Les honorables membres qui ont écouté le discours de l'honorable député de Carleton, ce soir-là, se souviennent sans doute de quelle façon il consultait l'horloge des yeux à tous moments, priant "pour l'arrivée soit de la nuit, soit de Blucher". Ils doivent se rappeler de quelle façon il s'est répété; si le compte rendu des débats est exact, il s'est répété à maintes et maintes reprises.

J'ai pensé—j'ai eu la malice de penser—qu'il cherchait à tuer le temps, car on savait que je partais le lendemain à midi et que je n'aurais pas d'autre occasion de lui répondre. Je lui ai demandé, ce soir-là, de terminer son discours, et lui ai signifié que je serais trop heureux de prendre quelques minutes pour lui répondre avant mon départ. Mais il s'est dit fatigué, monsieur l'Orateur s'est montré sympathique envers lui, et il a trouvé moyen de ne finir son discours que le lendemain. Je ne saurais dire, cependant, quel mal il en est résulté.

Je ne parlerai pas de ma visite en Angleterre ni de la magnifique conduite de nos soldats tant en Angleterre que sur la ligne de feu, bien que, je regrette de le dire, il en périsse un si grand nombre.

(Exclamations).

Mais en recevant le message qui m'apprenait les déclarations foudroyantes faites à la Chambre, déclarations impliquant l'hon-

neur de la commission des obus et, indirectement, mon propre honneur, je suis revenu en toute hâte par le premier paquebot, et j'ai fait avec plaisir ce voyage que j'entreprenais dans le but de venir éclaircir l'atmosphère. Je profite de cette occasion pour remercier l'honorable député de Toronto-Est (l'honorable M. Kemp) d'avoir eu la bonté de me remplacer comme ministre de la Milice, en mon absence, et de l'avoir fait si dignement. A mon arrivée j'ai constaté que tout était dans un état parfaitement satisfaisant au ministère. Je dois aussi déclarer que pendant que j'assisterai aux séances de cette commission royale—et je me propose de les suivre assez régulièrement—le premier ministre me fera l'honneur de s'occuper du ministère de la Milice à ma place, honneur que je lui ai demandé de vouloir bien me faire dans le passé, quand j'ai eu à m'absenter temporairement.

Je n'hésite pas à le dire, j'ai été surpris, à mon retour, de constater la nature des déclarations faites par l'honorable député de Richmond (M. Kyte). Je me serais attendu à des assertions vraiment importantes. Ce n'est ni le devoir ni le droit d'un député d'impugner les motifs d'un collègue, et je ne le ferai pas non plus; mais je puis certainement, pour ma propre satisfaction, rechercher l'arrière-pensée qui a inspiré le discours de l'honorable député. S'agissait-il de découvrir la vérité au sujet de cette affaire? Dans ce cas, il n'avait qu'à s'adresser au colonel David Carnegie ou au général Bertram, de la commission des obus, et en cinq minutes il aurait obtenu la réponse la plus satisfaisante à ses questions. Etait-il en quête de notoriété? Dans l'affirmative, il a atteint son but, mais son succès sera éphémère. Voulait-il insulter les tories, ces horribles tories? Alors j'ai tout lieu de croire qu'il a fait fausse route. Se proposait-il d'aider à la cause de la liberté humaine? Dans ce cas, je lui signalerai que seuls la vérité et le droit peuvent en assurer le triomphe. Voulait-il tout simplement faire de la politique de clocher? Je laisse au public le soin de conclure de lui-même, à ce sujet. Pour moi, je ne saurais m'imaginer qu'il ait eu pour objet de chercher à profiter de la surexcitation nerveuse du peuple canadien dont les braves soldats se battent et meurent aujourd'hui pour cette grande cause. Quoi qu'il en soit, c'est à sa propre conscience et à ses commettants de juger son attitude.

Maintenant quels sont les points qui se rattachent à l'adjudication des commandes d'obus? Tout d'abord, personne ne pouvait être tenté de s'en occuper; mais ensuite on a vu surgir toute une horde de gens qui cherchaient la satisfaction de leur intérêt personnel. Les banquiers sont intervenus et se sont mis à importuner le général Bertram et la commission des obus dans le but de favoriser des gens de toutes les parties du pays en quête de commandes. Les hommes d'affaires importants qui avaient déjà placé du capital dans des manufactures et des outillages ne pouvaient être induits, ni par amour ni par intérêt financier, à entreprendre de fabriquer des obus ou d'autres articles de ce genre, au commencement de la guerre; ils redoutaient la ruine et ne voulaient pas risquer de travailler à aider à l'empire dans de telles circonstances. Le capital était craintif, on ne savait combien de temps la guerre allait durer, on n'était pas outillé convenablement, il fallait se procurer de la matière première, on manquait de main-d'œuvre experte, les temps étaient difficiles, la confiance chancelait, et il s'agissait de bannir toutes ces influences déprimantes sous lesquelles le pays se sentait accablé. Mais il y eut des hommes dont le courage ne fut pas ébranlé; ils parurent sur la brèche, la fabrication des obus commença, l'argent se mit à circuler et l'on s'aperçut que les Canadiens pouvaient faire honneur à la situation et travailler aussi bien que les habitants de tout autre pays à la défense de l'empire et au salut de la liberté humaine.

La scène changea quand il se fut établi un regain de confiance. Tout le monde voulut être de la partie. On ne calculait plus que par millions; les lanceurs d'affaires et les agents surgissaient de toutes parts. J'ai déjà traité ce côté de la question dans un débat précédent et je ne répéterai pas ce que j'ai dit.

J'espère que l'honorable député de Carleton ne sera pas offensé si je parais accorder moins d'importance à ces accusations qu'à celles de l'honorable député de Richmond, mais si j'ai bien interprété leurs déclarations, elles comportent qu'un marché, pour la fourniture de fusées à temps, a été conclu avec des personnes qui n'avaient pas l'intention d'en fabriquer et qui n'en fabriqueraient jamais; qu'une somme de $1,500,000 a été avancée aux promoteurs et partagée entre eux; que c'est la Grande-Bretagne qui perdra cet argent. Les explications détaillées viendront plus tard et, pour le moment, je me bornerai à dire que les deux compagnies

avec lesquelles des marchés ont été faits emploient présentement 8,000 ouvriers et ont engagé au moins $6,000,000 en installation, en outillage, en matériel, etc. En dépit des nombreux obstacles qu'elles ont eu à surmonter pour s'organiser et s'installer, elles ont obtenu de meilleurs résultats que toutes les autres compagnies du continent américain, à une seule exception. Ce fait est tellement bien établi, que le gouvernement anglais, par l'intermédiaire de la maison Morgan, de New-York, a accordé récemment à une de ces deux compagnies, une commande de 4,000,000 de fusées à temps et une autre encore, de 1,000,000. Tout l'argent avancé est protégé par la garantie d'une des plus puissantes institutions financières des Etats-Unis, la Guaranty Trust Company of North America, ainsi que par la fortune personnelle des principaux intéressés dans cette institution. Les directeurs de l'American Tobacco Company, dont les fortunes personnelles dépassent $500,000,000, sont les garants d'une des compagnies et d'autres financiers, possédant des millions et des dizaines de millions de dollars, prêtent leur appui à la deuxième. On comprend que, dans ces conditions, la Guaranty Trust Company n'ait fait aucune difficulté de se rendre responsable des sommes avancées aux fournisseurs. Les avances ont été employées pour les fins auxquelles elles étaient destinées, savoir l'achat de l'outillage et du matériel. Telle est, en résumé, la situation dont les détails seront fournis en temps et lieu.

Après l'expérience que nous avons eue, il aurait peut-être été préférable de faire fabriquer ces fusées au Canada car, dans l'intervalle, l'Angleterre et la France ont entrepris la fabrication de ces articles pour leur propre compte. Comme nouvelle preuve de la bonne foi de ces deux compagnies, j'ajouterai que les avances qui leur ont été faites ne représentent que 15 pour 100 du prix de l'entreprise, tandis que la maison Morgan avance généralement 25 p. 100 à ses fournisseurs.

Dans le compte rendu officiel du discours de l'honorable député de Richmond, à la page 2452, date du 28 mars, je relève le passage suivant:

Si M. Thomas n'a pas été en lieu de se consutler avec le chef de l'opposition c'est que, etc., etc.

Il est très regrettable que l'honorable député de Richmond ne se soit pas renseigné auprès du chef de l'opposition car, si je suis bien renseigné, ce dernier a, en réalité, conféré avec M. Thomas.

[Sir Sam Hughes.]

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas eu de conférence avec M. Thomas, qui m'a simplement fait une visite de politesse.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne révèle aucun renseignement confidentiel que M. Thomas m'aurait fourni. Je n'ai aucune hésitation à déclarer publiquement que M. Thomas ne m'a pas dit qu'il avait conféré privément avec l'honorable chef de l'opposition. C'est à la demande du ministre des munitions du gouvernement britannique qu'il s'est rendu auprès de mon très honorable ami. Peu m'importe que l'entrevue ait été longue ou courte, publique ou privée, cordiale, orageuse ou simplement ordinaire.

A la page 2362 du hansard, édition non corrigée, l'honorable député de Richmond dit:

Sauf la Dominion Iron and Steel Company, il n'y avait pas de fabrique ou d'usine au Canada en état de fabriquer du trinitrotoluol.

Je regrette d'avoir à reprendre l'honorable député encore une fois. La Dominoin Iron and Steel Company n'a jamais jusqu'à présent fabriqué de trinitrotoluol. C'est encore un des crimes reprochés à la commission des obus. Pendant que j'étais en Angleterre, en 1914, le bureau de la guerre m'a demandé si l'on pouvait fabriquer du trinitrotoluol au Canada. A mon retour, j'ai fait demander le général Bertram qui était à ce moment président de la commission des obus. Nous avons discuté la question et, comme résultat, la Dominion Iron and Steel Company a obtenu, par l'entremise de la commission, une avance de $90,000 qui lui a permis d'entreprendre la fabrication, non pas du trinitrotoluol, mais du toluol, un des éléments du trinitrotoluene.

Ainsi, la fabrication du totuol, qui est ensuite converti en trinitrotoluene, a été introduite au Canada grâce au concours de la commission des obus, et c'est à cette commission et à ceux qui ont agi de concert avec elle que l'honneur en revient. Cette remarque faite en passant n'a pour objet que de rétablir les faits. Je n'ai pas encore trouvé dans le discours de l'honorable député une assertion vraie, et je corrigerai quelques-uns de ses dires, au cours de mes observations.

Le toluol fabriqué par la Dominion Iron and Steel Company est pris dans les environs de Montréal et converti en trinitrotoluol. Au Sault-Sainte-Marie, la Toronto Chemical Company, avec le concours de la commission des obus et de ceux qui agissent de concert avec elle, fabrique le toluol,

qui est ensuite converti en trinitrotoluol. La compagnie Curtis et Harvey et la compagnie canadienne d'explosifs fabriquent aussi du trinitrotoluol. Quant à une personne dont quelques-uns d'entre vous ont probablement entendu parler—le colonel J. Wesley Allison—je puis dire qu'elle a déjà été associée à Vanderbilt et au docteur Webb dans l'exploitation du New-York-Central. Je crois que M. J. Wesley Allison était acheteur, ou qu'il remplissait d'autres fonctions de ce genre. Les manufacturiers des Etats-Unis et du Canada le respectaient et le respectent encore. A l'ouverture des hostilités, les fabricants et les fournisseurs, aux Etats-Unis, n'étaient pas certains que la loi leur permettait de livrer leurs produits à un pays étranger en temps de guerre. Ils se demandaient si celui qui occupait alors le poste de secrétaire d'Etat, M. William Jennings Bryan, ne tenterait pas d'empêcher l'exportation de cette marchandise. On ne saurait citer le cas d'un fournisseur américain qui aurait entrepris à ce moment-là de livrer hors des frontières des Etats-Unis du matériel de guerre, en exécution d'une commande. Pas un seul d'entre eux ne l'aurait fait. Nous étions donc en face de cette situation: la Grande-Bretagne, le Canada, et tous les autres pays qui passaient des marchés aux Etats-Unis devaient entreprendre d'aller y chercher la marchandise. Le gouvernement anglais m'a prié de m'occuper de ce soin, je me suis assuré le bon vouloir et le concours du colonel J. Wesley Allison, et nous avons si bien réussi que, grâce à une entente avec le ministre des Douanes, les munitions de guerre ont pu entrer en franchise au Canada et s'acheminer vers l'Angleterre. Je puis faire observer qu'au début, on les transportait dans des bacs, mais ce mode de transport devint intolérable et dut être abandonné; ensuite, des convois entiers firent tout le trajet en transit, et cela, grâce à un arrangement avec le ministre des Douanes.

Je désire qu'on le comprenne bien, car on me dit qu'il existe des doutes à ce sujet. Plus tard, par l'entremise du même officier, nous avons appris qu'il n'était pas nécessaire de faire venir cette marchandise par une voie détournée des centres manufacturiers des Etats-Unis; aussi fut-elle expédiée en droite ligne du port de New-York et d'autres ports voisins des endroits où la fabrication avait lieu.

Nous avons agi avec tant de circonspection que le ministre des colonies, M. Harcourt, croyait encore que les munitions suivaient l'ancienne route à travers le Canada, lorsqu'il y avait déjà un an qu'elles partaient de New-York.

Qu'il me soit permis de faire observer, que, après que la commission des obus eût pris des renseignements dans tout le Canada, et après que j'eus moi-même, pour lui venir en aide, demandé à au moins cinquante établissements d'entreprendre la fabrication des fusées au Canada—car un obus sans fusée ne vaut rien—nous nous sommes aperçus qu'il n'y avait pas au pays un seul établissement auquel la commission des obus pouvait persuader de fabriquer des fusées. Ceci soit dit avec tout le respect qui est dû à M. Russell. Je sais qu'on a publié sur ce sujet force articles dans les journaux.

Je le répète, nous n'avons pas pu persuader à une seule manufacture canadienne—ni à M. Russell, ni à M. Lloyd Harris—de fabriquer des fusées d'obus au pays. Je n'ai pas consacré beaucoup de temps à cette affaire; j'avais d'autres chats à fouetter. Cependant, je m'en suis occupé de temps à autre, à Ottawa, au Château Laurier, ainsi nommé en l'honneur du chef de l'opposition. Lorsque je priais et implorais quelques-uns de ces manufacturiers canadiens de fabriquer des obus, ils me répondaient qu'ils ne le pouvaient pas. Je me suis tourné du côté d'Allison, qui était présent, et je lui ai demandé s'il pouvait obtenir des capitaux des Etats-Unis. Il n'en savait rien; l'après-midi du même jour, il est venu me trouver pour me demander des détails. Je lui ai répondu: "Je n'en connais pas le premier mot; allez trouver Bertram". Il vit Bertram et revint le même soir me parler des membres de ces deux compagnies qui fabriquent aujourd'hui des obus, et qui réussissent dans cette fabrication. Il me parla d'un nommé Paterson, que je n'avais jamais vu, ni connu, et dont je n'avais jamais entendu parler, mais qu'on disait être l'un des plus habiles ingénieurs-mécaniciens au monde.

Il me parla du docteur Harris, homme de très grand talent que l'on connaît très bien des deux côtés de la Chambre. Il est fort riche et demeure à New-York. Il me parla encore d'autres personnes dont je ne me rappelle plus les noms, mais qui faisaient partie de ces deux compagnies-là. Il me dit qu'elles étaient très riches et qu'il rechercherait ce que l'on pourrait faire pour obtenir la fabrication des fusées au Canada. Comme nous n'avions pas les bâtiments nécessaires, il aurait fallu en cons-

truire. Je ne suis pas au fait des détails, et je ne me suis jamais enquis de ces choses depuis ce moment-là.

Bref, quand il s'est agi d'adjuger l'entreprise des fusées, on ne pouvait trouver au Canada les ateliers nécessaires, et comme le gouvernement anglais avait un besoin pressant de ces fusées, le général Bertram et ses collègues de la commission des obus décidèrent, si je ne trompe, de les faire fabriquer aux Etats-Unis, en attendant que l'on fit les installations nécessaires au Canada. Je ne sais absolument rien des relations du colonel Allison avec ces compagnies, mais je n'hésite pas à dire que s'il a obtenu ou s'il doit obtenir quelque rémunération de ces maisons, il y a droit au même titre que ceux qui, un peu par tout le pays, vendent saucisse, chaussures, cuir et culottes, et cela parce qu'il a rempli ses engagements.

Plus tard, quand il s'est agi de l'achat de revolvers ordinaires, de revolvers automatiques, de cartouches de fusil et autre matériel de guerre, et que j'eus constaté que l'on demandait $42.50 des cartouches de fusil à être fournies au gouvernement anglais, je me suis encore une fois prévalu des services ou, si l'on veut, de l'amitié et du concours du colonel Allison. Au bout de quelques jours, je pouvais acheter les cartouches à $37.50; j'en ai encore l'offre. Ces personnes-là, c'est le colonel Allison qui me les a fait rencontrer. Diverses raisons m'empêchent d'entrer en de plus amples détails sur leur compte. Ces détails, je suis prêt à les porter à la connaissance du premier ministre et du chef de l'opposition, si toutefois, ils tiennent à les connaître. Il n'y a absolument rien à cacher, mais on conçoit les raisons que j'ai de ne point dévoiler ces choses. Ces spécialistes nous ayant prêté leur concours, le prix des cartouches fut réduit de $37.50 à $33, c'est-à-dire que nous les avons payées au mille, plusieurs dollars de moins que le plus bas prix auquel on les avait fournies depuis le commencement de la guerre.

Cet homme nous a aussi, à ma propre demande, prêté son concours pour l'achat de camions automobiles. C'est le colonel Allison qui m'avait d'abord mis en rapport avec M. Beecroft et le colonel Thomas. Grâce au concours de ces deux derniers et à celui du colonel Allison, nous pouvons nous faire livrer les camions automobiles au prix de $2,800 pièce. Je ne sache point que l'on puisse trouver dans tout l'empire britannique de camion automobile qui, sauf le nôtre, puisse s'acheter pour moins que le prix courant, avec remise de 10 p. 100; nos camions ont été payés le prix courant moins 25 p. 100. Quoi qu'il en soit, les 51 camions que nous avons achetés du gouvernement anglais, nous les avons payés $5,240 pièce, et ils sont de même qualité que ceux que nous achetons ici. Par conséquent, quelques fautes qu'il ait pu commettre—et je ne sache pas qu'il soit beaucoup plus à blâmer que certains d'entre nous—le colonel Allison s'est employé à faire économiser quelque argent aux contribuables de l'empire britannique.

Je dirai maintenant comment il nous a aidé à acheter les revolvers Colt. D'après le rapport de l'auditeur général pour 1899 et 1900—je ne trouve pas à redire à ce que l'on a fait dans le temps, mais quels hauts cris ne pousserait-on pas si, au lieu d'acheter les revolvers Colt à $14, nous les avions payés $15.50, le colonel Allison prélevant $1.50 sur chacun! Quelles protestations ne ferait-on pas entendre si, au lieu d'acheter les revolvers automatiques à $18.50, nous avions dû les payer $20 pièce pour que le colonel Allison ou tout autre agent pût prélever sur chacun une commission de $1.50. Le pays tout entier se soulèverait d'indignation. Mais le colonel Allison les a achetés au plus bas prix possible. En ma présence, il a prévenu la maison Colt qu'elle ne devait rien ajouter au prix le plus bas de ces armes pour payer des commissions ou graisser la patte à qui que ce fût. Et les revolvers nous furent vendus sans majoration de prix.

Ceux que nous achetons aujourd'hui à $14, le gouvernement libéral en donnait $15.50 en 1900. Ils se détaillent à $18.50, et je défie qui que ce soit de me citer un seul cas où un gouvernement quelconque, sauf celui des Etats-Unis, qui, lui, est lié par un marché, spécial, aurait pu les acheter à moins de $18.50. Les marchands, prétend-on, peuvent les obtenir au prix de $14.50; mais on sait fort bien qu'il n'y a qu'aux Etats-Unis où l'on puisse les acheter à $14.50 ou $15, puisqu'au Canada aussi bien qu'en tout autre pays il y a le droit de douane à acquitter. Au Canada, le revolver Colt, une fois le droit acquitté, se vend à $19.50 et non pas au prix mentionné par mon honorable ami; ce chiffre indique le prix coûtant de cette arme en Canada. Or, c'est $18.50 que les gouvernements du Canada, de la France et de la Russie en avaient donné. Le gouvernement russe en a acheté 200,000 au prix de $18.50.

Maintenant, si mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) me le permet, je vais disséquer le résumé de la fin de son dis-

[Sir Sam Hughes.]

cours. C'est la seule partie qu'il vaut la peine de considérer et commenter.

Il accuse la commission des obus de s'être accordée des commandes. Il cite pour exemple la compagnie Bertram. Je n'ai qu'à vous renvoyer à la page 1895 des "Débats". Vous y trouverez une réfutation péremptoire de cet allégué de la part de mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen). M. Meighen prouve que le général Bertram n'avait rien à y voir.

A la même page, vous pourrez lire la preuve que la Chapman Engine and Manufacturing Company, que l'honorable député de Carleton accuse d'être une succursale de la compagnie Bertram, n'avait aussi rien à y voir. On a de plus prétendu que le Valley City Seating Company est une autre succursale de la compagnie Bertram; à la même page, vous trouverez un exposé de l'allégué et sa réfutation. On a ensuite affirmé que la Universal Tool Steel Company, à laquelle M. Watts appartient, était une compagnie du même genre; à la page 1898, cette assertion est démentie en entier. On allégua ensuite que M. Carnegie était un des directeurs de la Electric Steel and Metals Company. C'est une erreur, je crois; on s'est trompé de Carnegie. En tout cas, les "Débats" contiennent une explication satisfaisante de ce fait et une réfutation de toute allégation d'agissement louche.

La Nova Scotia Steel Company aurait, paraît-il, obtenu des commandes par l'intermédiaire du colonel Cantley. Voici ce que j'ai à dire du colonel Cantley, non pas pour l'excuser; il n'a pas besoin de l'être, sa compagnie non plus. Au début, quand les fabricants qui s'étaient engagés de livrer les quelques obus que nous avions commandés se mirent en frais d'exécuter les commandes, ils s'aperçurent qu'il leur fallait acheter pour les obus de l'acier de creuset, et qu'ils ne pouvaient se servir d'autres aciers. Ils s'amenèrent: "Nous voilà bien pris, dirent-ils; nous n'avons que 400 tonnes d'acier de creuset dans toute l'Amérique du Nord". Je répondis: "Mais, qu'est-ce que font nos grandes aciéries canadiennes"? "Oh!", me dirent-ils, "leur acier ne peut servir". Puis on me donna des explications scientifiques. Je finis par dire: "Sornettes que tout cela! allez-vous en fabriquer les obus que vous vous êtes engagés de faire". Je m'en fus au premier ministre et lui demandai où je trouverais quelqu'un pour me renseigner sur l'acier. On m'indiqua Thomas Cantley, de New-Glasgow, en Nouvelle-Ecosse, qui par hasard se trouvait en ce moment dans la capitale. Le colonel Cantley, ferais-je remarquer, se mit à faire pour la commission des obus des expériences avec l'acier basique.

A un moment donné, la commission des obus se trouvait engagée envers la compagnie de New-Glascow jusqu'à plus de $500,000 pour des expériences et pour différents services entrepris pour la commission par le colonel Cantley, sans qu'un seul dollar fût garanti ou remboursé. En définitive Thomas Cantley et la Nova Scotia Steel Corporation purent démontrer au gouvernement anglais que l'acier basique, l'acier canadien, valait autant pour la fabrication des obus que l'acier de creuset des Etats-Unis ou d'ailleurs, et aujourd'hui le Canada a mis à l'œuvre des Canadiens, en territoire canadien, pour fabriquer 800,000,000 de livres d'acier et les convertir en obus destinés à détruire les Allemands. Tout ce qui me reste à dire à ce sujet, c'est que nous ne pourrons jamais assez remercier Thomas Cantley et la Nova Scotia Steel Corporation.

Mon honorable ami s'attaque ensuite aux prix. Je n'entrerai pas dans le détail de ce sujet aujourd'hui. J'ai déjà comparé les prix des fabricants canadiens à ceux des fabricants anglais et américains, indiquant que dans chaque cas les fabricants canadiens se montraient plus raisonnables, proportion gardée, que ceux des deux autres pays. Je me permettrai de signaler qu'au début les prix de ces marchandises devaient nécessairement être plutôt élevés. Tout gouvernement ou toute compagnie qui entreprend une nouvelle fabrication, ajoute invariablement au prix des premières commandes le prix de l'installation des nouvelles machines. C'est ce qui explique le prix élevé des premières commandes d'obus.

Nous avons dû ensuite nous attaquer à la main-d'œuvre. Au début, le colonel Lafferty, le colonel Weatherby et quelques officiers de l'arsenal canadien de Québec s'employèrent nuit et jour à parcourir le pays pour y établir des usines et rendirent des services inappréciables. Mais ils ne pouvaient rester dans ces endroits tout le temps. Ils avaient leurs occupations, et deux ou trois hommes ne pouvaient surveiller les vingtaines d'usines d'obus établies au Canada. Mais peu à peu nous avons préparé des hommes pour faire ce travail, et, après une ou deux livraisons, les pertes qu'occasionnait l'essai des obus furent réduites au minimum.

Le Canada qui ne comptait, au début de la guerre, qu'une demi-douzaine ou qu'une douzaine de milliers de soldats habitués aux manœuvres, possède, aujourd'hui, des milliers et des dizaines de milliers de militaires possédant la pratique et la théorie requises. Cela est d'un grand avantage. Les obus furent éprouvés et si au cours des expériences ainsi tentées on constatait qu'un obus entre 120 était défectueux, on mettait de côté toute la quantité de ces 120 obus. L'autre soir encore, l'officier chargé du service à Petawawa me faisait observer que 40,000 fusées avaient été rejetées après l'essai de quelques-unes. Aux Etats-Unis, 100,000 fusées avaient été rejetées, parce qu'elles ne fonctionnaient pas convenablement.

Je passe à la question des prix. Le 13 février 1914, on a demandé au département de la guerre, en Angleterre, 2,500 schrapnels complets de 18 livres pour tir rapide.

L'obus à balle de 18 livres complets pour tir rapide comprend l'étui, la ceinture en cuivre, le chapeau en cuivre, la vis d'ajustage, le tube central, la coupelle de ferblanc, le diaphragme en acier, des balles de ¾, de la résine, une charge de poudre d'éclatement, des billes à poudre perforées, un bouchon, une fusée et une enveloppe de fusée.

Le 18 juin 1914, le bureau de la guerre a donné à Armstrong et Whitmore une commande d'obus vides à $65 par 100 seulement soit $3.16½ pièce, somme à laquelle seraient ajoutés 5½ p. 100 pour acquitter les dépenses du département du bureau de la guerre et les frais d'inspection, ce qui portait à $3.33½ le prix de chaque obus vide.

Le 15 avril 1914, le prix payé à la compagnie Vickers pour obus complets de 18 livres pour tir rapide, a été $£1.17 5. 6 d. ou $9.12½; ajoutons 5½ p. 100 pour acquitter les frais départementaux du bureau de la guerre et le coût de l'inspection, et nous portons le prix à $9.63, à Woolwich.

Le 24 septembre 1914, les Vickers on offert de fournir des obus à balle de 18 livres complets (étui, amorce, fusée, etc.) à £248,100, par 100; soit $12,09½ chacun, prix auquel on doit ajouter 5½ p. 100 pour les dépenses du bureau de la guerre, ou en tout $12.75½ dans chaque cas. Les prix ci-dessus représentent la livraison à Woolwich, Angleterre.

Lorsque la guerre éclata, le prix des fusées n° 80 (aluminium) estimé par le bureau de la guerre, en Angleterre, était de 10 s. 9 d. pièce, soit $2.61, somme à laquelle il a fallu ajouter 5½ p. 100, ce qui a porté le coût à $2.76 pièce.

[Sir Sam Hughes.]

Le coût des obus de 4.5 pouces pour tir rapide commandés, le 19 juillet 1911, par les Vickers par l'intermédiaire du bureau de la guerre a été: cartouche, 10s. 3d. soit $2.63⅜ nets; obus £1, 6s. 7½d. nets, soit $6.84; et fusées, 11s. en chiffres ronds, soit $2.82¼. Mon honorable ami constatera donc qu'il a commis une erreur en citant le prix de l'obus de 4.5.

J'aborde le coût des obus, au Canada. J'ai, ici, un état indiquant le coût estimatif total des munitions commandées, la balance d'obus à remplir, aux prix d'aujourd'hui, et les prix que le bureau de la guerre anglais a autorisé d'acquitter. De sorte que la commission canadienne des obus aurait pu payer pour la fabrication de ces obus d'après la liste des prix adoptés par le bureau de la guerre anglais un montant excédant de $42,690,630 celui qu'il a acquitté. Et cependant on nous dit que la commission canadienne des munitions a payé des prix exorbitants. Le bureau de la guerre a autorisé un prix total de $345,220,000, mais nous n'avons dépensé que $303,125,000 de ce montant. Qu'on me permette de faire observer que le gouvernement anglais ne considère pas que le prix est la question la plus importante. Heureusement ou malheureusement, j'ai estimé que le prix revêtait une importance bien sérieuse et mon but, du commencement à la fin, a été d'abaisser le prix jusqu'aux chiffres les plus bas, en ce qui avait trait aux profits réalisés par les fabricants. Mais le bureau de la guerre anglais n'envisage pas ainsi cette question de prix. Ce qu'il veut avoir avant tout, c'est la qualité convenable; en temps de guerre, il n'est pas difficile quant aux prix, du moment qu'il se procure la qualité voulue. Dans tous ces cas, on constatera que le général Bertram et le colonel Carnegie ont fait tous les efforts raisonnables pour s'assurer des prix non seulement aux Etats-Unis, mais encore au Canada. Ils ont visité toutes les parties du Canada et toutes les parties des Etats-Unis où quelqu'un offrait en vente des obus, et dans les circonstances, ces officiers ont accompli leur devoir, et d'une façon absolument équitable, j'en suis persuadé, ainsi qu'on l'établira plus tard.

On nous dit que la commande des fusées a donné lieu à une commission de $1,000,000. Eh! bien, ce n'est là que 10 p. 100 de toute la transaction, et ces personnes ont du encourir les risques des embûches allemandes, celui d'un changement dans les prix, ainsi que d'autres périls. Je dis à

la Chambre aujourd'hui, ce qui sera prouvé devant la commission royale, dans une journée ou plus, qu'on ne pourrait pas convaincre une seule compagnie du continent de l'Amérique septentrionale d'entreprendre la fabrication de la fusée n° 80, au prix qu'on a offert, et il ne se trouve pas une seule compagnie qui réalise un bénéfice d'un dollar de la fabrication de la fusée n° 80.

Dans tous les cas, le gouvernement impérial a approuvé entièrement les compagnies qui ont obtenu ces commandes en leur accordant directement par l'entremise des Morgan des commandes additionnelles; une d'abord de 4,000,000 de fusées, et une autre de 1,000,000 de fusées; c'étaient des fusées n° 80 anglaises. Et ce sont ces compagnies que dans cette Chambre on a appelées des compagnies "champignons".

L'honorable député de Richmond a tenté de tirer parti de l'avance de $1,500,000. Je dirai à cette Chambre, et cela sera prouvé devant la commission royale, que l'avance ordinaire faite par le gouvernement anglais est de 25 p. 100 et non pas de 15 p. 100, et je sais par la commission des obus que les Américains qui ont obtenu ces commandes ont résisté, et ont été à la veille de refuser de signer les contrats, parce qu'on ne leur accordait qu'une avance de 15 p. 100 au lieu de l'avance ordinaire de 25 p. 100. Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer, cette avance a été garantie par le plus fort syndicat de l'Amérique du Nord.

De même, on a voulu exploiter la répartition qui a été faite des profits. Pour ma part je n'en connais absolument rien, et je ne sache pas que personne en connaisse autre chose que ce que peut nous apprendre le contrat que l'honorable député de Richmond (M. Kyte) a prétendu lire.

L'honorable député a parlé de 40 cents par fusée payés pour l'inspection, mais comme dans le cas de beaucoup de ces illusions d'optique, lorsque les entrepreneurs auront fini d'exécuter leurs contrats il ne restera guère de pièces de 40 cents à diviser entre eux. Cependant, tout cela viendra au jour; quant à moi je n'en connais rien. Je ferai remarquer aussi que la Canadian Car Company, d'Amherst, a obtenu la commande de plusieurs millions d'obus pour la Russie, par l'entremise du colonel Allison et du colonel Mackie. La commande était de deux millions d'obus à balles complets à $15.75 pièce; celle donnée par le même pays aux termes du contrat Morgan avec le gouvernement impérial, était non pas de 2,000,000 d'obus à balles, mais de 7,500,000, à $15.65 l'obus, mais sans le tube à poudre, qui, m'assure-t-on, coûte $2. Il y a en outre une différence de 75 cents à $1 entre la fusée américaine et la fusée russe. Autrement dit l'obus acheté par le gouvernement russe par l'entremise de la compagnie Morgan lui coûte $18.65, tandis que l'obus acheté de la Canada Car Company ne lui coûte que $15.65.

Une avance de plus de $3,000,000 a été faite à la Canadian Car and Foundry Company avant qu'elle eût livré une seule fusée; la compagnie américaine de locomotives a obtenu une avance de plus de $1,500,000, et la American Car Company la même chose. La compagnie Scoval, de Waterbury, Connecticut, était la seule qui en Amérique fabriquât des fusées avant la guerre, et elle a catégoriquement refusé l'offre de la commission des obus. Aujourd'hui elle ne veut pas fabriquer le modèle 80, et hésite à entreprendre la fabrication de fusées dans lesquelles il entre de l'aluminium. La commission a offert $4.50 par fusée pour le gouvernement impérial, mais la compagnie n'a pas voulu accepter. Le contrat de 2,500,000 fusées accepté par la Canadian Car Company aurait dû être complété le 31 mars 1916, mais à cette date-là, moins de 100,000 fusées avaient été livrées.

Les fabricants américains disent que les usines de la International Fuse & Arms sont les plus considérables et les mieux outillées qui existent au monde. Lorsqu'on aura fini l'installation, dans les usines de l'International Fuse & Arms Company, de son champ d'épreuve de la portée et de la force de la poudre, cette compagnie pourra alors augmenter son maximum actuel qui est de 2,000 à 3,000 par jour, à 15,000 ou 20,000 par jour. La fusée fusante est un détonateur. On en a refusé 40,000 la semaine dernière de la General Electric Company. L'inspecteur m'assure qu'on en a aussi rejeté seize chargements complets de wagons.

La International Steel & Ordnance Company devait livrer ses premiers détonateurs en décembre 1915, mais ce ne sera pas avant mai ou juin 1916 qu'elle pourra faire ses premières livraisons, et la Canadian Car Company, qui a accepté un contrat en sous-main, lui vient en aide dans l'intervalle. Je veux maintenant communiquer à la Chambre un court tableau montrant comment les compagnies américaines font la livraison de ces fusées à temps. Non pas des fusées percutantes. Le voici:

Compagnie.	Espèce de fusée.	Date du contrat.	Date de la 1ère livraison.	Total du contrat.	Livraison jusqu'à date.
Can. Car & Foundry Co	Russe	15 mars	Juillet	2,500,000	95,000
American Car Co	Américaine	15 août	15 déc	1,000,000	Aucune.
Bartlett—Haywood	"	15 "	15 "	1,000,000	"
Eddystone Amm. Co	"	15 "	15 "	1,000,000	"
Scoval Co. on Bethlehem Co	"	15 "	15 "	2,000,000	"
Bethlehem Co	"	15 "	15 "	1,000,000	"

L'American Locomotive Company a retardé de cinq mois sa première livraison. Si maintenant on veut bien me le permettre, je reviendrai une fois de plus sur les remarques de mon honorable ami de Richmond. Il dit à la page 2376 des Débats du 28 mars:

> Il y a aussi une convention du mois de septembre 1915 entre J. Wesley Allison, du Canada, Engène Lignanti et Benjamin F. Yoakum, de la ville de New-York.

Je suis sûr qu'au moment où, dans cette Chambre, il se donnait l'air de lire un acte de convention, l'honorable député savait qu'il n'y en avait pas. Il parle ensuite de différentes compagnies dont je ne connais absolument rien; puis il discute l'affaire du fusil Southern, relative à un marché de 500,000 fusils entre la Vickers Company et le colonel J. Wesley Allison, marché dans lequel il s'agissait d'une somme de $8,500,000. J'avoue avoir eu quelque peu connaissance de cette affaire. La commande totale était de 600,000 fusils, dont 500,000, ceux dont il est question, avaient été expédiés en 1913. Je ne dirai rien au sujet de savoir si on ne les avait pas expédiés avant cela, mais ils l'avaient été par le gouvernement de l'Allemagne au Brésil. La rumeur voulait qu'à cette époque la situation fût quelque peu tendue entre le Brésil et les Etats-Unis. On savait qu'au Brésil, au Paraguay, dans l'Uruguay et dans la république Argentine, se trouvaient alors établis 700,000 Allemands qui avaient appartenu à l'armée. Ces fusils, expédiés en 1913, sont encore là aujourd'hui. Le gouvernement britannique a, si je ne me trompe, fait de vains efforts pour se les assurer. Il a demandé officieusement de lui faire savoir s'il ne serait pas possible de mettre la main sur ces fusils. Je n'ai aucune hésitation à dire que je ne fus pas lent à lui déclarer que c'était se lancer dans une aventure sans issue. On commencerait par lui demander 5 cents du fusil, puis 10 cents et ainsi de suite, ceux qui gardaient ces fusils se contentant de prendre de toutes mains l'argent qui leur serait offert, mais sans nulle intention de les livrer. Pour tout dire en un mot, jamais on n'a pu parvenir à s'emparer de ces fusils, et ils sont encore là. Aussi, malgré la convention dont parle l'honorable député, il ne va pas jusqu'à dire qu'on les a eus.

Il discute ensuite une autre affaire, celle des 140,000 fusils, dite affaire du fusil Southern-Allison, plus chimérique encore que la première, comme on va le voir. Ce sont deux démarches auxquelles je me suis opposé et contre lesquelles j'ai même fait un rapport. Si donc il est vrai qu'Allison y était mêlé—à mon insu—ce rapport a dû le gêner considérablement, et il se trouve que je l'ai privé de ce que l'on a dit qu'il devait avoir. Si Allison, comme on le déclare, devait toucher $1.25 sur chaque fusil, c'est donc $1.25 que je lui ai volé sur chacun des 600,000 fusils de la première affaire et des 140,000 de la deuxième.

L'honorable député assure ensuite qu'il y a eu des négociations avec la Providence Chemical Company de Saint-Louis, pour la vente de 5,000,000 de livres d'acide picrique. Je tiens à dire tout d'abord que chaque fois qu'un individu, peu importe la couleur de sa peau, peu importe sa nationalité, fût-il Français, Anglais, Canadien ou Allemand, s'est adressé au ministère de la Milice comme agent d'une maison connue pour faire des affaires droites et capable de remplir la commande, je n'ai pas hésité, non plus que le premier ministre—je pense avoir le droit de me servir de son nom à cet égard—à lui donner mon appui dans sa tentative d'apporter de n'importe quelle partie de l'empire ou du monde de l'ouvrage à faire au Canada. Telle a été notre manière d'agir. Mais il y a plus; chaque fois que les prix demandés au Gouvernement canadien ou au gouvernement anglais m'ont paru excessifs, j'ai fait de mon mieux pour les ramener à des proportions justes et raisonnables. A l'époque dont je parle, les prix qui se payaient pour de l'acide picri-

que étaient, à ce que l'on m'a dit, exorbitants et des membres du gouvernement britannique se sont efforcés en Angleterre d'obtenir une réduction par le moyen de la concurrence. Il s'en est suivi, non pas que cet homme n'a rien vendu, mais qu'il a obligé ceux qui dans le moment étaient en négociations avec les autorités britanniques à diminuer leur prix dans une juste mesure. Voilà ce que j'ai voulu dire quand j'ai déclaré que, par l'entremise de cet homme, le gouvernement britannique avait économisé plusieurs millions. Comme on ne l'ignore pas, je n'ai cessé de dire depuis le commencement des hostilités que, pour remporter la victoire dans cette guerre, ce sur quoi il faut compter c'est l'argent et les munitions. La chair et le sang ont peu de chance contre l'acier, les obus et les hauts explosifs.

D'ancienne date, j'ai soutenu, que cette guerre allait éclater et que nous avions le devoir de nous y préparer, pendant que les marchandises étaient à bon marché. Je savais qu'en Allemagne, les magasins de l'Etat était bondés de fusils et de munitions de guerre, ce qui est confirmé par les faits, puisqu'on n'a pas encore entamé ces réserves d'avant-guerre. Appelant l'attention sur la nature économique de la fabrication de ces munitions en Allemagne, j'ai fait observer que les nations qui la combattraient auraient à produire leurs munitions à la hâte, avec une main-d'œuvre inexpérimentée et dans des conditions fort défavorables; bref, que les prix qu'auraient à payer les Anglais, les Français et les colonies, seraient forcément anormaux, en temps de guerre. Je déclarai alors qu'il fallait faire toutes les économies possibles, afin d'assurer la victoire de la liberté. Je n'ai donc nullement hésité à prêcher mon appui aux fabricants de harnachements, de chemises, de chaussures, de vêtements, bref à tous ceux qui avaient des marchandises à vendre et qui pouvaient fournir ces articles au gouvernement britannique à des prix légitimes.

On a posé à l'honorable député de Richmond, au cours de sa harangue, les questions que voici:

Le très hon. sir Robert Borden: L'honorable député donne-t-il lecture d'un contrat ou d'un dossier?

M. Kyte: Je lis un exposé de faits que j'ai préparé.

Le très hon. sir Robert Borden: Voudrait-il bien me passer les contrats qu'il pourrait citer quand il en aura donné lecture?

M. Kyte: Je passerai au premier ministre tout ce qu'il a droit d'exiger de moi. La commission des munitions ne s'empresse guère de nous éclairer. A mon avis, il ne faut pas hésiter à affirmer ses droits en pareille matière.

Le très hon. sir Robert Borden: Je ne demande nullement à l'honorable député d'abdiquer ses droits. Je le prie tout simplement, de bien vouloir, par courtoisie, me passer le document dont il a donné lecture.

On dit qu'un faux-fuyant est plus condamnable qu'une fausseté.

M. Kyte: Nous vous avons déjà passé un document.

Si on n'est pas en droit de conclure de là que l'honorable député donnait lecture d'un contrat, j'avoue que je ne comprends plus l'anglais. Plus loin, il mentionne un marché passé avec l'Electrolytic Metals Company dont j'ignorais encore l'existence puis il ajoute:

J'ai ici un état de la somme réellement répartie entre Yoakum, Lignanti et Allison.

Puis il donne lecture d'une liste des commissions d'un chiffre assez élevé pour donner le vertige à la députation. Une fiction? Mon conseil qui m'attendait à mon arrivée à New-York, m'assure que pareille répartition de deniers n'a jamais eu lieu et ne se fera jamais.

Après avoir mentionné un marché passé avec une des compagnies de munitions, dont je ne sais absolument rien, l'honorable député parle de la Edward Valve Manufacturing Company, question qui sera débattue devant la commission, puis il ajoute:

Sur une entreprise négociée entre la Canadian Vickers et Allison pour 50,000 fusils, comme l'affaire des fusils Allison, Yoakum et Allison reçoivent $625,000.

On m'informe qu'il n'est pas probable qu'ils aient jamais reçu un dollar ni qu'ils n'en toucheront jamais. Il dit:

Puis, sur une entreprise négociée entre la Canadian Vickers et J. W. Allison pour vente de 140 fusils, et connue sous le nom d'affaire des fusils Allison-Southern, Allison et Yoakum reçoivent $1.25 par fusil, soit $175,000, moins un huitième payé à Lignanti.

Ils n'ont jamais reçu un dollar et n'en toucheront jamais un seul. Et cependant, voilà qu'un gentilhomme, représentant un libre comté au Parlement canadien, sachant que ses affirmations ne reposent sur rien, prend la parole et formule ici même ces allégations d'une si abominable inexactitude:

M. l'ORATEUR: A l'ordre! L'honorable ministre outrepasse les règles du débat.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je m'incline devant la décision. Je retire le mot "abominable". L'honorable député mentionne ensuite un marché passé pour 2,500 tonnes d'acide picrique, sur lequel il

aurait été payé $262,500 de commission. Pareil marché n'a jamais été passé; jamais un seul dollar n'a été reçu pour pareille entreprise. On affirme ici que ces messieurs ont empoché ces grosses sommes et il n'y a rien de vrai en tout cela.

Le ministre des Finances (sir Thomas White) prend ensuite la parole. Il s'est éveillé en sursaut à la seule mention de chiffres si formidables, habitué pourtant qu'il est au maniement de sommes assez rondelettes.

Ils l'ont tiré de son sommeil et il a posé une question:

L'hon. sir Thomas White: Mon honorable ami voudrait-il nous indiquer les entreprises sur lesquelles ont été prélevées ces commissions?

La réponse de l'honorable député de Richmond suivit et on la trouve à la page 2472 des Débats:

M. Kyte: J'en ai donné lecture.

L'hon. sir Thomas White: S'agit-il de contrats passés avec la commission des obus?

M. Kyte: Pas du tout.

L'hon. sir Thomas White: Mon honorable ami le sait, il est difficile de suivre le fil d'un exposé aussi compliqué que celui-ci.

Je m'en doute.

L'hon. sir Thomas White: Mon honorable ami veut-il insinuer que les commissions dont il a parlé proviennent d adjudications accordées par la commission des obus?

M. Kyte: Pas la totalité. Je crois qu'il y a eu trois marchés passés avec la commission des obus.

L'honorable député (M. Kyte) dit à la page 2474:

L'honorable député de Carleton (M. Carvell) n'a pas seulement blâmé la commission des obus de n'avoir pas pu faire les livraisons à temps, mais il l'a blâmée également pour les prix exorbitants et injustifiables qu'elle a payés.

Permettez-moi de déclarer que sur le continent nord américain il n'y a qu'une seule maison qui ait pu entrer en concurrence avec ces deux sociétés qui ont commencé dans des circonstances si malheureuses. J'ai lu la longue liste des autres compagnies qui n'ont pas encore livré une seule fusée. Quant aux prix, en ce qui concerne la fusée anglaise n° 80, l'honorable député ne peut pas trouver aux Etats-Unis ou au Canada, une société qui accepterait une commande et garantirait la livraison par lot d'un million, au prix accepté par ces compagnies. La fusée américaine est de 75 cents à 1 dollar meilleur marché que la fusée anglaise n° 80—je parle de fusée à temps. Quant à la fusée percutante, le n° 100, fusée à détonateur, je n'ai rien à en dire; je n'en ai pas entendu parler d'une manière précise avant que la commande première en a été faite par le gouvernement anglais, une entente a été conclue pour ces fusées, comme on l'a déjà dit à la Chambre. On n'avait aucun modèle détaillé, ni devis spécial pour la fusée n° 100. On savait que le prix en Angleterre était d'environ £3.60 ou £3.72. Je ne connais pas grand'chose aux détails, je donne simplement l'explication, comme je le peux à la Chambre et on a trouvé que la fusée n° 100 pouvait être fabriquée un peu meilleur marché et on l'obtient un peu meilleur marché aujourd'hui.

Quand j'étais en Angleterre, j'ai lu un extrait d'un journal allemand relatif à la situation. Les Allemands prétendent que depuis le commencement de la guerre, ils ont ajouté à leur domaine une population de 55,000,000 d'habitants. Ils prétendent qu'ils ont annexé presque toute la Belgique, la région nord de la France, presque toute la Pologne russe, presque toute la Galicie et toute la Serbie, que la Bulgarie est avec eux et aussi le Monténégro, la Roumanie, les provinces adriatiques, l'Albanie et qu'ils ont conclu une alliance avec la Turquie. J'ai eu l'honneur il y a des années de signaler à la Chambre des communes que l'ambition de l'Allemagne était d'être maîtresse de l'Europe, de la mer du Nord et de la Baltique à la mer Egée et à la mer Noire. Ils ont saisi et ils sont maîtres aujourd'hui des vastes ressources agricoles, minérales et manufacturières de ces pays que je viens de nommer. Ils ont la maîtrise des riches industries et des mines de Belgique et de France, de Lille, d'Armentières et de tous ces grands centres industriels que nos soldats peuvent apercevoir chaque jour de leurs tranchées. Dans la Pologne russe, ils possèdent des mines immenses et des établissements industriels. En Galicie, ils ont de riches mines de pétrole et d'autres industries. En Serbie ils tirent une quantité de cuivre des mines de ce pays. La Bulgarie avec ses vastes ressources est avec eux et je vois d'après des nouvelles récentes publiées par les journaux que la Roumanie a consenti à fournir à l'Allemagne des millions de tonnes de produits agricoles. Chaque jour ils prétendent que le train le plus grand du monde circule de Berlin à Constantinople et que les vastes ressources de l'empire turc, en hommes, matériaux et produits sont à leur disposition. Chaque matin on constate que les sous-marins allemands ne se reposent pas et le commerce des alliés disparaît de la surface des mers. Telle est la situation, d'après les Allemands. Pourtant, après

une absence de quatre à cinq semaines à mon retour au Canada, je trouve que deux cents des hommes les plus compétents du pays, membres de la Chambre des communes, au lieu d'aider à la cause, siègent dans cette enceinte et écoutent des sornettes de ce genre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'ai qu'un mot à dire, monsieur l'Orateur, au sujet des faits matériels qui ont été exposés par mon honorable ami le ministre de la Milice. Quand il est parti pour l'Angleterre, la motion qu'il avait faite pour demander une enquête sur les opérations de la commission des obus était toujours pendante devant la Chambre. Le Gouvernement avait pris, dès le début, l'attitude que cette enquête ne serait pas accordée et que pour des motifs que la Chambre connaît, il ne favoriserait pas une telle enquête, en somme qu'il s'y opposerait.

Mais, lorsque mon honorable ami de Richmond (M. Kyte), au cours du débat et après le départ de l'honorable ministre pour l'Angleterre, signala à l'attention de la Chambre les marchés passés par la commission des obus avec deux compagnies américaines, que l'honorable député de Richmond a désignées sous le nom de sociétés factices, pour la fabrication d'environ 5,000,000 de fusées au prix de $4.50 l'unité affirmant que le ministre de la Milice et de la Défense avait approuvé la transaction et qu'il y avait apposé sa signature, le Gouvernement crut devoir, du moins à l'égard de cette opération en particulier, modifier son opinion et instituer une commission d'enquête. Deux jours plus tard, le premier ministre informa la Chambre qu'il avait recommandé à Son Altesse royale, le Gouverneur général, de nommer une commission d'enquête et qu'il avait adressé un câblogramme au ministre de la Milice et de la Défense, le priant de revenir tout de suite au pays. Aux yeux du Gouvernement, la situation était donc très grave, puisqu'elle nécessitait le retour immédiat du ministre de la Milice. Vu qu'une commission d'enquête a été instituée et que par conséquent sa conduite dans la question des obus fera l'ojet d'une enquête selon les conditions posées dans le décret du conseil adopté à cet effet, nous étions en droit de nous attendre à ce que mon honorable ami nous donnerait des explications au sujet de ces entreprises, qu'il renseignerait la Chambre sur ce qui s'est passé, sur ses intentions, sur les motifs qui ont dicté sa conduite, sur le but qu'il poursuivait lorsqu'il a donné son approbation à ces marchés.

Le ministre de la Milice, aujourd'hui, a abordé pour ainsi dire tous les sujets qui ont trait à la motion qui était pendante devant le Parlement au moment de son départ, motion dont la Chambre a réglé le sort depuis, mais il a été peu communicatif sur le rôle qu'il a joué dans l'adjudication de ces entreprises pour la fabrication des fusées à temps. Il s'est bien gardé d'expliquer les circonstances dans lesquelles ces entreprises ont été adjugées. De fait, si j'ai bien saisi le sens de ses explications, il a plutôt laissé entendre qu'il n'a participé en rien à l'adjudication de ces entreprises. Si cette déduction est exacte, il a négligé de nous expliquer comment il se fait que son approbation et sa signature sont apposées au bas de ces documents.

La seule allusion que le ministre a faite à ces entreprises, çà été pour nous expliquer comment il se fait qu'il les ait adjugées à deux compagnies étrangères, et le seul renseignement qu'il nous a fourni, c'est que les manufacturiers canadiens n'ont jamais voulu consentir à entreprendre la fabrication des obus et des fusées, bien qu'il ait insisté à maintes et maintes reprises auprès d'eux. Il a persisté à affirmer qu'il a été en quelque sorte forcé de s'adresser à des compagnies des Etats-Unis, parce que les maisons canadiennes avaient fait la sourde oreille à ses appels répétés sur ce sujet. C'est là une question qui devra être soumise à l'enquête. Pourtant, monsieur l'Orateur, mon honorable ami s'est décidé à entrer dans la discussion d'autres entreprises, tels qu'acier, chaussures, bottes, revolvers Colt, et le reste. Je dois également manifester tout le regret que j'éprouve de constater qu'il n'a pas cru devoir mentionner une autre entreprise, qui a soulevé de nombreuses discussions dans les presses; je veux parler de la vente des munitions destinées aux armes portatives.

Les journaux ont prétendu que le département de la Milice a vendu à une compagnie particulière des fusées et des cartouches qui avaient été fabriquées pour le compte de l'Etat et pour le bénéfice du pays. Toutes sortes de rumeurs circulent à ce sujet, à l'heure actuelle; cette affaire est à l'ordre du jour, de sorte que j'ai lieu d'être surpris que mon honorable ami n'y ait même pas fait allusion, quand il a abordé d'autres sujets bien moins importants, selon moi.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je serai heureux, en n'importe quel temps et en n'importe quel endroit, en cette enceinte ou en dehors, de fournir à mon très honorable ami tous les renseignements qu'il peut désirer sur ce sujet.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Si c'est là l'intention de mon honorable ami, il a laissé passer une belle occasion de la manifester. Je ne suis pas le seul qui désire obtenir ces renseignements. La presse du pays a discuté cette affaire et elle a fait connaître l'opinion de la population sur ce sujet, les journaux conservateurs tout aussi bien que les journaux libéraux.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est la première nouvelle que j'en ai, je dois l'avouer en toute franchise.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est fort possible; je veux bien supposer que mon honorable ami n'a pas entendu parler de cette affaire. A tout événement, s'il en est ainsi, il aura l'occasion de s'expliquer à cet égard. Je n'ai nullement l'intention de discuter la question en ce moment. Il ne serait pas juste, ni pour moi, ni pour l'honorable ministre, ni pour cette Chambre que cette affaire fut discutée aujourd'hui.

Cependant, je ne puis m'empêcher d'exprimer le regret que mon honorable ami ait jugé à propos d'aborder la discussion de questions qui feront l'objet d'une enquête devant la commission royale. Au cours de ses observations, toutefois, mon honorable ami a fait une déclaration en particulier qui m'a frappé, et à ce propos, la Chambre a droit, il me semble, à de plus amples renseignements. L'honorable ministre a déclaré qu'il n'a pas l'intention de diriger les affaires du département de la Milice pendant l'enquête, et qu'il a remis au premier ministre l'administration de son ministère. Je désire que mon très honorable ami, le premier ministre, nous renseigne exactement sur la situation. Le ministre de la Milice fait-il encore partie du cabinet, et dans l'affirmative, pourquoi ne préside-t-il pas à l'administration des affaires de son département?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): L'honorable ministre de la Milice est encore membre du Gouvernement; il m'a prié de gérer son ministère pendant qu'il s'occupera de l'enquête qui a été accordée à la demande de la gauche. Le très honorable chef de l'opposition a-t-il terminé ses observations?

[Sir Wilfrid Laurier.]

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Oui.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je dirai, en réponse au très honorable député, que l'honorable ministre de la Milice m'a assuré non seulement qu'il souhaite, mais qu'il tient que l'enquête soit absolument complète et qu'il va pouvoir se tenir à la disposition de la commission à cette fin. Ayant appris que la commission était organisée, j'ai adressé, vendredi dernier, un télégramme à sir William Ralph Meredith après l'avoir communiqué à l'honorable juge Duff. Je demandais aux commissaires de procéder à l'enquête aussitôt que possible. Sir William Ralph Meredith m'a télégraphié, samedi, que la commission se réunirait demain et procéderait en toute diligence.

Les observations du chef de l'opposition ne me paraissent pas exiger d'autres commentaires de ma part, pour le moment. J'ajouterai, seulement, que le ministre de la Milice n'avait pas encore eu d'autre occasion que celle-ci de répondre aux membres de la gauche qui ont cherché à l'impliquer dans certaines affaires. On a beaucoup parlé des profits énormes que M. Allison aurait réalisés; mais, à ce que je sais, le comité des obus, le ministre de la Milice et le Gouvernement y sont complètement étrangers. Les allégations de l'honorable député de Richmond constituaient, pour moi, autant de révélations à presque tous égards et elles furent présentées de façon à impliquer le ministre de la Milice dans ces prétendus gains. En dépit de la critique du chef de l'opposition, le ministre de la Milice avait donc parfaitement raison de dire ce qu'il a dit, afin de faire disparaître l'idée qu'il fût intéressé dans ces commandes ou qu'on eût jamais adjugé pareilles commandes ou que pareils profits eussent jamais été réalisés.

La gauche semble avoir eu pour objet, à cette époque des plus critiques pour ce pays et l'empire, d'exagérer l'énormité de ces prétendus profits et d'y impliquer l'honorable ministre de la Milice au moyen d'insinuations voilées. Je ne crains pas d'affirmer que jamais commission royale ayant mission de s'enquérir de la conduite d'un ministre de la Couronne ne fut demandée et accordée sous de plus légers prétextes, que dans le présent cas. En en recommandant l'institution à Son Altesse royale le Gouverneur général, je suis allé au delà de la promesse faite à la Chambre. Et pourquoi? Parce que je voyais quelle impression la gauche

cherchait à créer, sous forme de suggestions et d'insinuations, et parce que je tenais que le bien ou mal fondé de ces insinuations fût établi absolument; aussi le Gouvernement fera-t-il tous les efforts possibles pour qu'il le soit, et mes collègues, y compris l'honorable ministre de la Milice lui-même sont parfaitement unanimes à vouloir qu'il en soit ainsi. Dès demain le tribunal chargé de cette affaire va se mettre à l'œuvre, et d'ici à la fin de l'enquête l'honorable ministre de la Milice va consacrer tout son temps et toute son énergie à rechercher la vérité des faits. Bien que ce fût ajouter un lourd fardeau à celui qui m'incombe déjà et qui devrait me suffire, j'ai accepté, à sa demande, de gérer les affaires de son ministère afin de ne pas entraver l'élan de ce pays dans sa participation au grand conflit où l'empire est engagé, et afin que notre grande cause commune n'eût pas à souffrir d'un manque d'attention ou d'application de la part de ce ministère. Telle est la situation que nous exposons franchement et sans réticence aux yeux de la Chambre et du pays.

M. MACDONALD: L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) qui a été obligé de quitter la Chambre et dont le nom a été mentionné par le ministre de la Milice, au sujet d'une conversation qu'ils auraient eue avant le départ du ministre pour l'Angleterre, me prie de dire qu'il a en effet eu une conversation avec le ministre de la Milice et que ce dernier lui a demandé si l'opposition serait disposée à voter sans retard les crédits de son département, pour lui permettre de partir pour l'Angleterre. Mon honorable collègue répondit au ministre qu'il ne pouvait rien lui promettre et lui conseilla de s'adresser au chef de l'opposition. Il affirme qu'il n'a fait aucune promesse et qu'il n'y a pas eu d'entente à ce sujet. Puisque l'honorable ministre a aussi mentionné mon nom, j'ajouterai qu'il m'a parlé de son prochain départ pour l'Angleterre. Après avoir causé de différentes questions qu'il est inutile de rapporter ici, il ma demandé de voir le chef de l'opposition pour savoir si on avait l'intention de soulever des questions concernant son département. Ma réponse a été que je ne communiquerais pas son message à mon très honorable ami et que s'il désirait se mettre en relation avec l'opposition, pour discuter des questions de cette nature, il devrait s'adresser lui-même au chef de l'opposition et l'on me dit que c'est ce qu'il a fait.

Je crois savoir que le ministre de la Milice a déclaré au chef de l'opposition qu'il était prêt à discuter la question des armes portatives. Je le prierai de saisir la Chambre de cette question le plus tôt possible, vu que nous avons eu quelques difficultés à nous procurer des renseignements en son absence.

L'hon. sir SAM HUGHES: J'aplanirai toutes les difficultés et les vœux les plus ardents de mon honorable ami seront satisfaits. Les pourparlers qui ont pu avoir lieu entre l'honorable député d'Halifax (M. Maclean) et moi n'ont aucune importance. J'avais déjà vu le chef de l'opposition, quand je me suis adressé à mon honorable ami; mais encore une fois, cela n'a pas d'importance. Tous se sont montrés très courtois et je n'ai rien à redire. Le chef de l'opposition a déclaré que, pour sa part, il ne prévoyait rien et il s'est montré très aimable. Il en a été de même de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et, pour une fois, j'ai été très satisfait de lui.

MORT DU SOLDAT D. CURRIE.

M. KYTE: Je désire appeler l'attention du ministre intérimaire de la Milice sur des plaintes provoquées par la maladie et la mort du soldat Dugald Currie, à l'hôpital Saint-Joseph, à Glace-Bay, la semaine dernière. On prétend que ce soldat n'a pas reçu du médecin de son régiment les soins médicaux qu'il était en droit d'en attendre et que l'aggravation de sa maladie et que peut-être sa mort sont dues à la négligence et au manque de soins. Je demande au ministre de faire une enquête.

L'hon. M. KEMP (ministre intérimaire de la Milice): Je signalerai le cas au premier ministre et il sera probablement en état de donner une réponse à mon honorable ami, demain.

(L'hon. sir Thomas White (ministre des Finances) propose le passage à la discussion des subsides.)

RECRUES POUR LA MARINE ROYALE.

M. MACDONALD: Je désire signaler à l'honorable ministre des Affaires navales, un article publié aujourd'hui dans le "Daily Mail", de Montréal. On se rappelle qu'au commencement de la session, j'ai fait observer qu'il serait à souhaiter que dans cette grande guerre le Canada fût mis en état de jouer un rôle sur mer, aussi bien que sur terre. Habitant une partie du pays où une grande partie de la population est engagée dans des entreprises maritimes, je croyais qu'on obtiendrait plus facilement des volontaires pour servir sur mer que sur terre. Le "Daily Mail" publie une dépê-

che d'Ottawa, disant que le gouvernement anglais a demandé au Gouvernement canadien de recruter des hommes pour la marine et qu'une députation ayant à sa tête lord Alfred Guinness est en route pour le Canada.

Lorsque j'ai parlé de recrutement, des députés de la droite ont insisté sur l'absolue inutilité d'obtenir des marins au Canada, disant qu'on n'avait pas besoin d'eux, que la marine anglaise pouvait se passer des nôtres. Le ministre des Affaires navales nous dira-t-il si cette dépêche est vraie, et si le ministère se propose de lever des recrues pour la flotte anglaise?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine): Monsieur l'Orateur, il y a quelque temps, lorsque j'ai discuté la motion, tendant au dépôt d'un dossier, dont parle l'honorable député, j'ai rappelé que le gouvernement anglais nous avait demandé si nous pouvions enrôler environ deux cents hommes qui seraient en état de conduire des embarcations automobiles. Il nous priait de savoir qu'il enrôlerait ce nombre d'hommes dans ce dessein, et de recueillir les demandes, disant que l'amirauté enverrait une commission pour faire un choix parmi ceux qui s'offriraient. Nous l'avons fait. Nous l'avons laissé savoir à l'amirauté, et nous apprenons que l'honorable Rupert Guinness et une autre personne viennent ici pour prendre notre avis relativement à cette affaire.

Je puis dire que le gouvernement anglais a donné à entendre qu'il consentirait à recevoir dans la marine anglaise un certain nombre d'hommes qui accepteraient les gages que paye l'Angleterre et qui se soumettraient aux conditions qu'elle impose. Nous n'avons appris cette nouvelle que ces jours derniers et nous prenons les moyens de la faire connaître, afin que nos matelots qui désireraient prendre du service dans la marine d'Angleterre puissent présenter leurs demandes qui seront soumises à l'honorable Rupert Guinness, à son arrivée. Je suppose que l'article de journal dont parle l'honorable député dit à peu près la même chose, mais je ne l'ai pas encore lu.

L'hon. M. PUGSLEY: Vu que le représentant de Pictou n'aura plus l'occasion de prendre la parole, je lirai la dépêche publiée dans le "Daily Mail" de Montréal. Elle vient d'Ottawa et elle est ainsi conçue:

Le Canada recrutera pour la marine anglaise.

Ottawa, 17 avril.—L'amirauté anglaise veut obtenir au Canada des recrues pour la flotte, [Sir Sam Hughes.] et des recruteurs ayant à leur tête l'honorable Rupert Guinness sont en route sur l'Atlantique. Ils arriveront à Ottawa dans quelques jours. L'amirauté n'a besoin que des gens habitués à la mer, et le tarif des gages, des pensions et des allocations d'absence sera celle qui est en vigueur dans la marine royale.

On s'attend que le Fonds patriotique canadien fera en sorte que les sommes que recevront ceux dont les marins canadiens sont les soutiens soient égales aux sommes données aux parents des soldats.

La limite d'âge est de quarante ans et l'engagement est pour la durée de la guerre. Les habitants des Provinces maritimes qui désirent s'enrôler doivent envoyer d'abord leur nom avec leur adresse au surintendant de l'arsenal maritime d'Halifax; les habitants de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta et de la Saskatchewan, au surintendant de l'arsenal maritime d'Esquimalt, et les habitants des autres provinces, au secrétaire des Affaires navales, à Ottawa.

Outre des marins pour le service ordinaire, les recruteurs désirent obtenir des recrues pour le service auxiliaire de surveillance de l'amirauté. C'est un service de bateaux automobiles qui s'est révélé un des plus utiles de la flotte.

Ces renseignements paraissent un peu plus clairs et plus authentiques que les paroles du ministre de la Marine et des Pêcheries ne laisseraient croire. Il semble que quelqu'un à Ottawa, probablement une personne qui a des rapports avec le département, soit mieux renseignée que le ministre des Affaires navales lui-même sur la mission de ces personnes qui nous viennent d'Angleterre.

L'hon. M. HAZEN: Ce sont précisément les renseignements que j'ai communiqués à la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Non. Cet article donne le recrutement des marins de la flotte comme le principal objet de la mission de ceux que l'Angleterre nous envoie, et le recrutement des matelots pour les bateaux-automobiles, comme une question purement secondaire; tandis que le ministre des Affaires navales fait passer l'enrôlement de ces derniers avant le recrutement des marins pour la flotte anglaise.

Pendant que j'ai la parole, je désire exprimer mon regret du peu d'empressement avec lequel le ministre des Affaires navales a accueilli l'idée de recruter des Canadiens pour la marine anglaise. Il dit que ceux qui désirent entrer au service de l'amirauté devront envoyer leur nom et auront l'occasion de servir. Je suis d'avis que le Gouvernement a, depuis le commencement de la guerre, manqué à son devoir en n'encourageant pas nos jeunes gens à offrir leur service à l'amirauté anglaise. Les députés de la gauche, cela va de soi, ont toujours été en faveur du projet de créer une flotte cana-

dienne qui serait utile au Canada et à l'empire. Faute d'une flotte, je suis d'avis, comme plusieurs autres membres de la gauche, que le Gouvernement aurait dû accueillir ce projet avec enthousiasme.

Au Canada, nous avons autour de nos grands lacs des milliers et des milliers de jeunes gens ayant l'habitude de la navigation; sur nos côtes de l'Atlantique et du Pacifique, nous en avons encore des milliers qui se livrent à l'exploitation de la pêche et seraient enchantés de pouvoir entrer dans la marine impériale. Mais ils n'ont reçu aucun encouragement depuis le commencement de la guerre, et c'est encore un peu à contre-cœur que le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait aujourd'hui ses observations. Si le gouvernement anglais, dit-il, a besoin de nos jeunes hommes et que ceux-ci veuillent partir, nous leur permettrons de s'engager; c'est-à-dire qu'on leur accordera la permission d'aller rendre service à l'empire en s'engageant dans sa splendide marine. Ce n'est pas en pareille disposition d'esprit qu'il convient d'aborder une telle question.

Le Gouvernement canadien aurait dû s'entendre avec le gouvernement anglais pour permettre à nos jeunes gens de recevoir dans le service de la marine une rémunération à peu près semblable à celle que l'on accorde à ceux des nôtres qui font partie de l'armée, et il aurait dû les encourager à entrer au service de l'amirauté. Il ne faut jamais oublier que dans le service de la marine impériale, nos jeunes gens se trouveraient encore au service de leur propre pays, car le Canada étant pour ainsi dire le centre de l'empire, ce qui profite à l'un profite également à l'autre. On s'est employé avec zèle et enthousiasme à encourager de toute manière nos jeunes hommes à s'engager dans l'armée; mais on n'en a pas fait autant pour les déterminer à entrer dans la marine où, je le répète, des milliers des nôtres considéreraient comme un honneur de prendre du service.

Je constate avec plaisir que nos honorables amis de la droite commencent à entendre raison. J'espère que le ministre—je le prie de ne point prendre l'observation en mauvaise part—finira par se rendre compte des exigences de la situation. Le Gouvernement, on le sait, est embarrassé. La cause de son embarras, je la connais, et tous les membres de la Chambre, la population entière savent ce qui l'a empêché de venir en aide au service naval de l'empire; ils savent, en effet, qu'avant l'élection générale de 1911 nos adversaires ont promis de participer aussi peu qu'ils pouvaient le faire à la défense navale de l'empire.

Je me plais à espérer que les délégués que l'Angleterre doit nous envoyer réussiront à tirer le Gouvernement de son insouciance à l'égard de cet important service de la défense de l'empire, et que les efforts qu'ils tenteront durant leur séjour au Canada seront couronnés de succès.

LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE DU CANADA.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, avant de mettre mon budget à l'étude, je veux prier la Chambre de daigner prêter l'oreille à l'exposé que je ferai en peu de mots de la situation de notre commerce et de notre industrie, exposé qui, j'aime à le croire, ne sera pas complètement dépourvu d'intérêt. Je n'ai pas à m'excuser de fixer pendant quelques instants l'attention sur un sujet que je juge fort important et à l'examen duquel la Chambre n'a peut-être jamais mis le temps, l'énergie ni le soin qu'auraient pu y consacrer utilement les 224 représentants du peuple canadien, parmi lesquels se trouvent nombre d'hommes de talent, d'hommes influents, aux vues larges et réfléchies, d'hommes ayant une longue expérience des choses du commerce et des affaires en général.

Je doute qu'il se trouve en cette Chambre ou dans le pays une seule personne qui se rende compte du changement profond qui devra se produire au lendemain de la guerre, au commencement de la période de paix. Ce changement sera la conséquence nécessaire de l'orientation nouvelle qui, à certains égards, s'accuse depuis le commencement de la guerre. Au risque de répéter en substance sinon dans les mêmes termes ce dont j'ai déjà eu l'occasion de faire part à la Chambre, je veux appeler l'attention sur quelques-uns des principaux aspects de la situation.

Que s'est-il passé en notre pays depuis le mois d'août 1914? Les événements s'étant produits successivement, l'impression qu'ils ont créée dans les esprits n'a pas été aussi profonde qu'elle eût été s'ils étaient survenus tout à coup; mais ils n'en sont pas moins importants. A l'heure qu'il est, nos établissements industriels, nos maisons de commerce, nos fermes, nos mines et nos pêcheries se trouvent privés de 300,000 adultes devenus complètement étrangers à tout travail productif; et si la guerre doit se prolonger encore pendant un an ou dix-huit mois, c'est à 500,000 que sera porté le nom-

bre des adultes qui ne participeront pas aux travaux productifs.

Or, si le ministre de l'Intérieur nous eût promis, il y a deux ans, une immigration d'hommes ayant nos qualités, ajoutant 250,000 adultes aux forces industrielles canadiennes, il aurait fait une déclaration que personne au Canada ou dans un autre pays, a jamais osé faire. Et eût-il ajouté l'assurance que l'année suivante allait voir une immigration d'hommes, comme nous, au courant de nos institutions et de nos lois, habitués à notre système social, intellectuel et moral, apportant un contingent de 500,000 adultes valides aux forces protectrices du pays, sa déclaration aurait eu encore plus d'importance et d'intérêt que l'autre. Mais qu'arrive-t-il si vous renversez la proposition et, si l'on annonce qu'en deux années de guerre, 500,000 adultes ont quitté les forces productives du pays? C'est là la première chose à considérer et que le pays, à mon sens, devrait considérer.

Allons plus loin! Au cours de ces deux années, il s'est opéré une diversion de travail productif et utile au profit d'un travail qui n'est ni productif ni utile, mais malfaisant et pernicieux. Par dizaine de milles, les gens ont abandonné leur labeur régulier, bienfaisant et productif pour se mettre à la fabrication de munitions de guerre destinées à détruire vies et propriétés. La seule chose qui rachète cette iniquité, c'est que ces ouvriers travaillent pour la défense de la vie et de la liberté des citoyens de l'empire; qu'ils combattent pour la civilisation et la liberté. Mais au point de vue économique, cette diversion de travail profitable à un labeur destructif est opérée.

Mais il y a plus. Aucun mouvement appréciable d'immigration n'est venu remplacer cette dépertition des forces productives. Pour un jeune pays comme le nôtre, situés comme nous le sommes, l'immigration est une grande source de progrès, de force et de prospérité. S'ajoutant à l'accroissement naturel, la population d'adultes et d'autres, qui vient du dehors, si elle sort d'une bonne source, augmente la vigueur et la richesse du pays, en se mêlant au labeur productif et prenant part au développement du pays.

Au cours de ces deux années de guerre, le courant de l'immigration a été très faible et le Canada se voit, non seulement privé de cette énergie vivifiante et progressive et des entreprises qui en résultent, mais, de plus, voit son capital, ses industries et le capital destiné aux industries distraits de la production normale et engagés dans la fabrication des munitions de guerre. C'est là un facteur qui compte.

Ajoutez que la paix faite, la position financière aura tellement changé, que l'esprit d'entreprise et la situation industrielle seront tout à fait différents.

Le crédit sera plus difficile, l'argent plus cher, l'administration du pays plus coûteuse, facteurs à considérer quand il s'agit d'obtenir du capital et d'entreprendre des œuvres qui exigent des capitaux.

Or, vous affirmez que ces producteurs reviendront au moins pour la plupart. Faisons le calcul. De ces 500,000 adultes qui auront quitté le pays, plusieurs, hélas, ne reviendront pas. Voilà une perte sèche d'énergie pour le pays. Un grand nombre de ceux qui reviendront seront invalides complètement ou en partie, et deviendront par conséquent un fardeau, que d'un côté nous supporterons avec joie, mais qui, n'empêche, pèsera lourdement sur la nation. Les autres n'auront plus pour le Canada la même valeur économique et productive. Après la guerre, les hommes qui auront passé deux années dans les tranchées, à tendre leurs efforts, à subir des chocs nerveux et physiques, à endurer la misère et les privations, ne seront plus les mêmes qu'avant la guerre. Ces hommes pourront-ils reprendre leurs occupations normales? Auront-ils la même capacité au travail? Dans tous les cas, il y aura un intervalle de réadaptation aux nouvelles conditions, quand même les anciennes n'auraient duré que deux années.

Voilà en gros un exposé d'un côté de la question. Pensons-nous à ce qui nous attend après la guerre?

Aussitôt que la guerre finira, les portes de toutes les fabriques de munitions seront fermées et l'aide qu'il a fallu recueillir pour travailler dans ces établissements devra trouver quelque autre emploi. La fabrication de munitions cessant, les mille et une industries qui ont grandi par tout le pays à cause de leurs rapports plus ou moins subtiles avec le travail dominant de la fabrication de munitions de guerre, subiront aussi un arrêt et ces deux faits, combinés, produiront une période durant laquelle le retour à l'état de choses normales et l'adaptation aux circonstances telles qu'elles existeront alors, consumeront le temps, embarrasseront et troubleront les énergies et auront leur effet sur le développement du pays et sur sa situation économique. Tels sont les problèmes aux-

quels nous devons faire face. Tout en étant heureux de voir les ateliers de munitions faire leur part en approvisionnant l'empire de ce dont il a besoin, et tout en nous réjouissant d'avoir l'argent, qui nous revient de cette source, tout cela cependant ne constitue pas un travail avantageux et productif, et lorsque celui-ci arrêtera—oui, longtemps, bien longtemps avant qu'il ne cesse—la population de ce pays doit se recueillir et penser, en comprenant bien l'importance de la situation et en se tenant prête à subir le changement inévitable et merveilleux qui va se produire. Le premier devoir de la Chambre et du pays consiste simplement à envisager la situation, à se la représenter telle qu'elle est et d'arrêter les plans et l'organisme voulus, quant à ce qu'elle devra faire en temps utile. Voilà notre premier devoir à tous. En second lieu, me permettez-vous, monsieur l'Orateur, de vous mentionner un autre aspect de la question? Voici: Quelles sont les choses pratiques que nous pouvons faire et jusqu'à quel point appliquons-nous ces données politiques?

Je fais un aveu à la Chambre: J'éprouve l'obligation et la nécessité de dire quelques mots au sujet de mon propre département, celui de l'Industrie et du Commerce. Je n'ai pris en relief ni ce département ni moi-même devant cette Chambre ni devant le pays; j'ai été très modeste au sujet du travail qui s'y poursuivait. J'en arrive à conclure que j'ai été un peu trop modeste et qu'il peut se faire que mon département n'occupe pas dans l'esprit des honorables députés la place qui lui est due à bon droit. Je ne parle pas ainsi par simple vanité ou pour exprimer un regret qui m'est personnel; mais j'aimerais faire connaître aux membres de la Chambre et à la population du Canada quelque chose de ce que nous avons réellement accompli, et je parle afin que notre département gagne non seulement leur sympathie, mais encore leur aide et leur coopération précieuses. Je sais donc, monsieur l'Orateur, que vous me pardonnerez l'allusion que je vais faire à mon propre département.

Une chose entre autres que nous devons accomplir—et cela facilement, je crois—c'est de compter sur l'état de choses qui existera probablement, au Canada, en temps normal. Que nous manque-t-il dans ce que nous consumons tous les jours, par tout le pays? jusqu'à quel point peut-on produire, au Canada, ce qui nous fait défaut, et dans quelles mesures devons-nous compter sur les pays étrangers pour ces produits? D'abord—et je n'entends pas discuter bien longuement cet aspect de la question, car je veux terminer mes observations avant la suspension de la séance—je crois que ce que nous devons faire, c'est nous tenir tranquilles et compter sur les ressources et les besoins du pays. Tenant compte de cette idée—c'est-à-dire, connaissant nos besoins et le volume de notre production, à l'heure présente, et la quantité de marchandises dont nous devons nous approvisionner dans les pays étrangers—nous pouvons, en la façon observée par les hommes d'affaires, nous appliquer, à titre de Canadiens, à rechercher la solution du problème de nos besoins. Je crois que les départements de l'Etat, à Ottawa, fournissent les statistiques les plus exactes qu'il soit possible d'obtenir sur ce sujet, et je pense que ces données se trouvent dans mon propre département et qu'elles sont mises à la disposition des membres de la Chambre et à celle des hommes d'affaires du pays. Ce sont des renseignements exacts, véridiques et récents qui doivent servir de fondement au travail poursuivi réellement en vue de résoudre ce problème.

Ce qu'il nous incombe ensuite de faire, je crois, et ce que mon département s'efforce d'accomplir et cela, d'une façon très efficace, c'est de trouver en dehors du Canada, des marchés sur lesquels nous pouvons diriger et vendre pour la consommation les produits du Canada. Il y a des entreprises commerciales et des industries qui possèdent des capitaux réunis et qui s'occupent plutôt du marché domestique du Canada et de ce seul marché uniquement. Il y a d'autres unions d'entreprises et de capitaux qui peuvent plutôt s'employer uniquement à approvisionner les marchés étrangers. Enfin, il se trouve d'autres compagnies industrielles possédant des capitaux réunis, qui peuvent plus économiquement combiner les deux et qui, faisant une base du marché domestique, étendent leur commerce à l'approvisionnement des pays étrangers et diminuent les dépenses incidentes particulières et générales de leur commerce total. Donc, mon département, depuis que j'en ai pris la direction—et ainsi qu'il avait commencé de faire auparavant et ainsi qu'il continuera de faire, —s'occupe particulièrement de ce problème.

Quels sont les moyens employés? Nous avons d'abord nos commissaires de commerce dans chaque district important du Royaume-Uni, et dans les colonies anglaises d'outre-mer, de même que dans les pays étrangers où nous avons jugé bon jusqu'ici d'entrer. Je crois pouvoir sans exa-

gérer dire qu'ils rendent d'excellents services, et quelques-uns méritent les plus grands éloges pour l'énergie et le talent dont ils font preuve, et les succès qu'ils obtiennent.

Ces agents commerciaux s'occupant, du 1er janvier au 31 décembre, à recueillir des renseignements dans les endroits où ils sont accrédités et leurs champs d'action. Leurs renseignements sont recueillis d'une façon judicieuse, et non pas seulement en vue d'ajouter un paragraphe de plus à leur rapport. Ces rapports sont hebdomadaires et mensuels; nous les résumons et publions avec soin dans nos bulletins, et sous cette forme sont distribués toutes les semaines à six ou huit mille hommes de commerce choisis dans les différentes parties du Canada. J'ai été très heureux de recevoir des lettres d'approbation venant de toutes les parties du Canada, disant combien ces bulletins étaient bien accueillis et considérés comme des visiteurs d'un grand secours dans les bureaux d'affaires et aux foyers.

Mais le champ d'action de ces commissaires est agrandi par le pouvoir que nous possédons, et le droit qui nous est accordé d'avoir accès dans les différents bureaux consulaires du monde entier. Non seulement ces derniers ont reçu ordre du Foreign-office, mais les lettres que je reçois m'apprennent qu'ils se prêtent volontiers et joyeusement à ce travail et nous fournissent tous les renseignements qu'ils croient nous être utiles et que désirent obtenir nos marchands canadiens et le ministère du Commerce. C'est ainsi que nous nous procurons les renseignements que nous demandons sur des sujets spéciaux dans tous les pays par l'entremise des agents consulaires du service britannique. Cela agrandit considérablement le champ d'action de nos agents commerciaux lorsqu'ils étaient laissés à leurs seules ressources.

Nous avons en outre des agents voyageurs et spéciaux. Ainsi que la Chambre s'en souvient probablement, j'ai nommé un commissaire spécial aux Antilles, qui a passé près d'un an et demi dans ces îles, les a toutes visitées avec soin, et y a recueilli toutes les informations qu'il était possible d'obtenir et qui étaient particulièrement utiles au Canada; son rapport a été publié dernièrement. Je ne sais pas si tous les membres de cette Chambre l'ont vu, mais je me ferai un plaisir de le faire parvenir à tous ceux qui le désireront. C'est un livre sur les Antilles dans lequel il a consigné le résultat de ses voyages et de ses observations, de même que les conseils qu'il croit devoir donner au commerce.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est le nom du commissaire?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: M. Watson Griffin. Pendant ces derniers mois j'ai aussi fait préparer un résumé des productions et ressources particulières du Canada, tant naturelles qu'industrielles, une espèce de vade mecum pour nos commissaires dans les pays étrangers et les habitants de ces pays, pour les consuls anglais et autres à qui nous l'adresserons, afin que tous puissent répondre à la question: Pouvez-vous me renseigner au sujet du Canada? Oui, voici un livre qui vous renseignera sur ce pays. Si vous désirez plus d'informations, ce livre vous dira à qui vous adresser pour avoir des détails.

L'hon. M. LEMIEUX: Pouvous-nous nous procurer ce livre?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il est sous presse, et chaque membre du Parlement en recevra un exemplaire. Il n'est pas destiné à la distribution en Canada; son but est d'aider nos correspondants et les hommes d'affaires dans les pays étrangers, qui veulent savoir, par exemple, où ils pourront trouver l'amirauté et obtenir des renseignements au sujet d'autres produits naturels et industriels du Canada.

Durant l'année dernière un de nos meilleurs commissaires de commerce a passé cinq ou six mois à visiter la Russie d'un bout à l'autre, de Petrograde à Vladiostock, faisant des observations et recueillant des renseignements dans toutes les parties du pays. Il a consigné ces renseignements dans un rapport qui a été publié dans le Bulletin et mis ensuite en brochure. Aujourd'hui M. Just est à Petrograde en qualité de commissaire en chef du Canada en Russie, et dans quelques semaines un autre commissaire canadien ouvrira des bureaux à Omsk, dans l'extrême orient; et ces deux commissaires, qui auront sous leurs ordres des agents à différents endroits, seront en mesure de se renseigner sur le commerce russe, et de nous communiquer les renseignements recueillis.

J'ai adopté un mode d'entraînement pour les sous-commissaires. On a fait entrer dans l'administration des jeunes gens sortis des universités, des collèges ou des écoles

avec une bonne instruction et qui montrent des aptitudes pour certaines branches d'affaires. On les a exercés aux divers travaux du ministère, afin de leur apprendre ce qui concerne le marché domestique, le tarif, les règlements de douane.

On leur a donné des missions à remplir dans les diverses provinces, avec ordre de faire pour leur propre compte une étude soigneuse des différentes industries et des différents commerces du pays et de rendre compte au ministre de leurs observations. Ils ont visité les expositions, les fabriques et les centres de production. Après avoir subi pendant un an et demi ou deux cette discipline, ils partent pour l'étranger. L'un d'eux, gradué du McGill, sera commissaire à Omsk; un autre ira ailleurs; un troisième, qui a lui aussi obtenu un diplôme à l'université de Toronto, jeune homme très capable, étudie en ce moment l'italien, dans ses rapports avec le travail qu'il exécute au Canada, et je le destine à entreprendre en Italie la tâche d'y obtenir ces mêmes renseignements et d'y occuper la charge de commissaire du commerce.

En réponse à une demande qui nous est venue cette année de la Colombie-Anglaise, dont les intérêts forestiers sont quelque peu confus et en désordre, j'ai prié ceux de cette province de me désigner l'homme qu'ils jugeraient le plus apte à des voyages autour du monde en vue principalement du commerce des bois canadiens, pour ce qui regarde en particulier nos côtes de l'Ouest. Celui qu'ils m'ont envoyé est un habile jeune homme, sorti d'une université où il a obtenu un diplôme et qui, à la Colombie-Anglaise, s'est occupé de l'exploitation des forêts.

Il fait en ce moment le tour du monde, à commencer par le Royaume-Uni. Il doit visiter la France, la Belgique—ce qui en reste—la Russie, l'Afrique du Sud, l'Inde, la Chine, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Amérique du Sud. Il en est à la dernière partie de ses voyages, et ses rapports, pleins de renseignements et d'avis, ont été publiés dans le Bulletin mensuel. Quand il les aura finis, on les réunira sous forme de brochure. Non seulement il a étudié les choses relatives au bois et ce qu'il est possible d'en tirer, mais il a en outre eu l'œil aux conditions générales du commerce, et ses rapports résument ce qu'il a fait à cet égard de même qu'à l'égard du bois.

En Angleterre, j'ai nommé un commissaire général du commerce, qui a une connaissance particulière des questions relatives aux fruits. Il travaille en collaboration avec le ministère de l'Agriculture et il s'occupe à recueillir des renseignements qu'il nous transmet dans ses rapports. J'ai en ce moment le projet d'envoyer tout spécialement des commissaires dans le Royaume-Uni, en France et en Italie. Ce sera autre chose que nos commissaires du commerce. Ce que je cherche à obtenir au Canada c'est quatre ou cinq hommes d'affaires, qui aient de l'expérience pratique, comme aussi une certaine connaissance théorique des diverses branches d'industrie auxquelles ils sont ou ont été attachés. Leurs dépenses seront payées, ils leur sera fourni un secrétaire et des spécialistes dans les diverses branches d'industrie qui les accompagneront. Leur mission sera de se rendre dans ces trois pays et de voir particulièrement aux occasions que la guerre a pu faire naître, à des occasions qui ne pouvaient se présenter il y a deux ans, mais qui, temporaires ou durables, s'offrent aujourd'hui aux productions de l'industrie et de l'agriculture canadienne. Ces hommes feront des recherches approfondies, pour lesquelles le temps ne saurait être mieux choisi, et ils nous adresseront un rapport sur ces questions auxquelles la guerre a donné lieu depuis quelques mois. Ce sera là, je le crois, un travail de haute importance pour ce pays et qui aura par la suite un effet très utile. J'ai en outre depuis deux ans dirigé mon attention sur une autre branche de travail qui se fait au ministère du Commerce et de l'Industrie. Il s'agit d'une affaire non moins importante que celle dont je viens de parler et qui, j'en ai la conviction, profitera énormément. Je crois que l'heure est arrivée au Canada d'établir un bureau de renseignements commerciaux, constituant une sorte de chambre où s'échangeront les nouvelles relatives au commerce des pays étrangers et du nôtre pareillement. J'ai quelque peu étudié ces musées et ces bureaux de renseignements qui existent dans différents pays. Peut-être que celui auquel je songe sera formé d'après un plan autre que celui qui a présidé à la création de ceux qui existent au Japon et dans d'autres contrées, aux Etats-Unis particulièrement, où les conditions sont à peu près les mêmes que chez nous.

J'éluciderai mieux ma pensée en lisant l'idéal visé dans l'établissement d'un bureau de renseignements industriels.

Ce bureau, une fois terminé, pourra répondre à toutes les demandes relatives au commerce et aux industries, tant au pays qu'à l'étranger; bref, ce serait un bureau central d'informations se rattachant à ces objets. Il y figurera des échantillons de fabrications domestiques en réalité et en photographies; des échantillons de marchandises en vogue pour la con-

sommation à l'étranger, du genre de celles qu'on peut fabriquer au Canada, et les statistiques s'y rattachant; des échantillons de marchandises importées, du genre de celles qu'on peut fabriquer au Canada, et les statistiques s'y rattachant; des échantillons des ressources naturelles servant de matériel pour les manufactures au Canada et dans l'empire, avec les statistiques connexes

Une des révélations de la guerre a été la présence dans les limites de l'empire britannique, de matières premières dont l'utilisation, au début des hostilités, aurait eu un important retentissement sur le progrès et la poursuite de la lutte. L'empire ouvrit enfin les yeux et comprit qu'à nombre d'égards fort importants ces matières premières étaient entre les mains et sous la griffe de l'ennemi qui les détenait et les exploitait; qu'elles formaient une importante base d'approvisionnement et d'offensive sous forme de fabrication de munitions, au bénéfice de l'ennemi et au détriment de l'empire. Un des heureux résultats de cette guerre, c'est qu'entre les diverses parties de l'empire, il s'opèrera un rapprochement si intime, un sens économique et qu'on se préoccupera tellement de l'essor à imprimer à ce riche héritage, que les efforts et les capitaux de l'empire seront consacrés à l'exploitation de ces inépuisables ressources et qu'on les utilisera surtout au bénéfice de l'empire, abstraction faite de l'excédent qui pourrait rester pour les autres pays. Ainsi, partie de la besogne de ce bureau de renseignements industriels consisterait à colliger, à recueillir, à décrire et à représenter les matières premières, les ressources naturelles du Canada et de toute autre partie de l'empire.

Dans ce bureau figureraient les procédés de fabrication et d'industrie au Canada. L'étranger qui visite aujourd'hui le Canada doit parcourir le pays, de la Colombie-Anglaise jusqu'à Sydney, avant de pouvoir acquérir une vision nette de ce que nous faisons et de nos procédés de fabrication. On pourrait, à moindre frais, faire passer sous les yeux des visiteurs, canadiens ou étrangers, dans ce musée central, nos procédés de fabrication et d'industrie. Aujourd'hui, l'image et l'art pictural mis au service des choses industrielles ont acquis droit de cité parmi les beaux-arts. Ils coopèrent d'une merveilleuse façon à grouper dans un petit cadre des objets qu'on ne pourrait voir qu'au prix de longs voyages et de fortes dépenses de temps et d'argent.

Ce bureau ne serait pas créé uniquement au bénéfice des étrangers à l'empire. Souvent nos propres concitoyens connaissent aussi peu familièrement que l'étranger nos propres productions, et ce serait toute une révélation et un merveilleux aiguillon pour les nôtres, s'ils pouvaient à l'occasion, faire l'examen des objets que j'ai essayé de décrire.

Dans cet établissement figureraient aussi, en graphique, les réssources, les productions, les industries du Canada, et nos lignes de transport, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Il sera tenté un effort pour coordonner les éléments d'ordre scientifique et de l'art de l'ingénieur au Canada, dans le sens des études et des besoins techniques se rattachant intimement à la production et à la distribution. Pour nous, Canadiens, c'est là une chose de la plus haute importance.

Il existe aujourd'hui dans nos universités, dans nos collèges, dans nos sociétés scientifiques, dans les laboratoires privés, une grande puissance et tout l'outillement voulu pour les travaux dans le domaine de la chimie, pour tout genre d'études qui transfèrent du laboratoire à la fabrique ce qui est absolument essentiel à cette dernière aujourd'hui et lui deviendra encore plus nécessaire, quand viendra, dans quatre ou cinq ans, la période de la plus intense concurrence. La science, les connaissances, l'information sont aussi essentielles à la bonne organisation et au succès d'une industrie qu'à la profession du médecin ou de l'ingénieur ou de tout homme de science. La grande supériorité de l'Allemagne, c'est que son instruction technique et scientifique avaient atteint un si haut degré qu'elles avaient pénétré au cœur même des productions nationales et avaient fait des Allemands les puissants concurrents qu'ils étaient. La Grande-Bretagne, le Canada, l'Australie et les autres pays ne doivent pas seulement aller sur les brisées de l'Allemagne; ils ont le devoir d'étudier ce problème et d'en chercher la solution, à l'aide d'études scientifiques, avec la coopération du génie civil et d'experts techniques, dans le domaine de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, de manière à fusionner ces éléments essentiels et en faire un ensemble inséparable.

Un bureau de renseignements commerciaux du genre de celui dont j'ai essayé d'esquisser brièvement les grandes lignes, pourrait s'établir sans grands frais au Canada, et serait pour l'avenir un apport considérable et une immense source d'instruction et d'énergie pour le commerce et l'industrie du pays en général.

Je me suis dit ensuite qu'il y avait autre chose à faire, et à faire bientôt. Peut-

être m'a-t-on pris à partie pour n'y avoir pas pensé plus tôt, parce que j'ai reçu à ce sujet une foule de représentations et de suggestions. On m'a écrit et on m'a dit: Que fait donc votre département? Ne devriez-vous pas convoquer les gens, provoquer la discussion, élaborer des projets, et préparer l'œuvre de demain?

Or, je ne voyais pas la situation du même œil que d'autres. Je trouvais qu'à une certaine époque, une entreprise de ce genre serait prématurée. Mais les événements mêmes ont forcé la situation. Le Canada a dû dévouer son labeur à la fabrication des munitions et des fournitures de guerre. Il a fallu à ces fins réquisitionner toute l'énergie et, à ce moment, toute la réflexion, toute l'industrie et tout le capital disponibles. La demande dans les industries ordinaires s'est faite moindre, de sorte que l'esprit d'entreprise avait moins de chance de faire un succès de la production normale. A l'heure qu'il est, nous pouvons à peu près percer les ténèbres assez loin pour nous assurer tant bien que mal de ce que seront les conditions dans un avenir prochain, et l'espoir a grandi dans nos cœurs jusqu'à nous faire croire que nous touchons à la fin de la guerre. C'est ce qui me fait dire que, indépendamment de ce que nous avons dépensé du labeur que nous nous sommes imposé, des efforts des associations industrielles, des chambres de commerce et des hommes d'affaires canadiens, il faudrait maintenant nous réunir en conseil. Le temps est venu pour les hommes d'affaires de se consulter, de formuler des projets et de prendre des mesures pour mobiliser et organiser l'industrie, le capital et l'esprit d'entreprise en prévision des problèmes de l'avenir. C'est pourquoi je me propose de convoquer en temps opportun un congrès des hommes d'affaires du Canada, du Pacifique à l'Atlantique, des représentants de toutes les industries et de toutes les entreprises, les chefs, les experts, les savants, les ingénieurs, les représentants des compagnies de transport, les banquiers et les financiers. Je les convoquerai en conférence ici, à Ottawa, pour trois ou quatre jours, dans le but de discuter ces matières dans l'intimité. Ils devront venir après s'être préparés à donner d'une façon précise leur solution des différentes phases des grands problèmes industriels et économiques qui vont surgir et que nous devons attaquer. A cette convention je me propose de soumettre le rapport de la commission dont j'ai parlé tantôt; et j'inviterai aussi les agents commerciaux du Canada accrédités auprès des gouvernements étrangers; il sont à se munir, dans ce but, de renseignements qu'ils viendront ici donner aux congressistes.

Voilà, en résumé, un projet qu'il vaut la peine, je crois, d'entreprendre, et que mon département est à organiser. Pour ces fins, il me faut de l'argent; et il me faut un plus grand nombre de personnes qui s'y entendent. Mais qui, dans cette Chambre ou au pays, peut raisonnablement s'opposer à un surcroît de dépenses et une augmentation du personnel dans un pareil but? A l'exception de la défense nationale, aucun problème ne doit engager l'attention du peuple plus que celui de la production et de la distribution des profits. C'est là le problème du commerce, qui dépend de la production, sa sœur jumelle, et qui s'y rattache intimement. On m'a quelquefois raillé sur la trop grande économie qui règne dans mon département. J'aime l'économie; je déteste la prodigalité.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'abhorre prendre l'argent du peuple pour le mettre dans le trésor public et le dépenser pour des riens et pour moins que des riens. Mais j'ai la ferme conviction que jamais la Chambre, ou la nation, ne refusera aux ministères ou aux ministres les sommes dont il doit être fait usage de bon aloi.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Et par là j'entends...

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami balance son corps vigoureux devant moi, quand je fais cette déclaration comme pour dire "c'est un peu dur pour vous mes amis de la droite". Comment était-ce pour mon honorable ami? L'argument du tu quoque ne vaut rien; mais de grands hommes comme mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) s'en servent parfois et parfois en rient ou quelquefois s'expriment comme l'a fait mon honorable ami pour dire: "Nous n'avons jamais permis l'emploi des fonds publics pour des fins autres que celles auxquelles ils avaient été affectés."

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien! très bien!

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ils savent très bien le contraire. Ils savent très...

L'hon. M. PUGSLEY: Faites seulement une comparaison.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Peu importe, j'ai dit exactement ce que je pensais, je l'ai dit déjà et je le redirai encore; et je ne crois pas que je me présente avec un plaidoyer vide ou qui sera rejeté...

L'hon. M. GRAHAM: Avec un trésor vide, seulement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: ....par la Chambre ou par le pays quand je demande que le coffre du département du Commerce et de l'Industrie soient un peu plus généreusement remplis qu'il ne l'a été. Scrutez à loisir mes actes administratifs depuis 1911 jusqu'à ce jour. Les livres sont là, les rapports sont là, mon œuvre est là.

L'hon. M. LEMIEUX: Ecoutez, écoutez!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Que chacun de vous en fasse l'examen à loisir et par le menu. Je n'ai pas mené à bien tout ce que j'ai essayé de faire; je n'ai pas accompli tout ce que je voulais accomplir, mais j'ai essayé de diriger mon département d'une façon équitable, raisonnable et économique.

L'hon. M. PUGSLEY: Ecoutez, écoutez!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mais il vient un moment où l'économie doit être envisagée autrement. Ce temps est venu maintenant pour mon département et je vais demander à mes collègues et ensuite à la Chambre d'être un peu plus généreux envers mon département pour les prochaines années à venir.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela se trouvera-t-il dans le budget supplémentaire?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, les crédits nécessaires seront inscrits au budget supplémentaire, c'est là où on en verra le détail. J'ai fatigué la Chambre probablement plus longtemps que je n'aurais dû.

Quelques honorables DEPUTES: Non, non, continuez!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mais j'ai cru qu'il était de mon devoir d'exposer ces questions devant la Chambre pour obtenir la sympathie de ses membres appartenant aux deux partis, et si j'ai l'extrême satisfaction,—à la suite de cette esquisse rapide de ce que je me propose de faire—de voir les représentants de l'un et l'autre parti, me faire bénéficier de leurs critiques, je leur en serai très reconnaissant. Si quelque chose que j'ai maintenant en vue de faire, peut être mis de côté et remplacé par quelque chose de meilleur, qu'on me l'accorde. De ce côté-ci de la Chambre comme de l'autre côté, examinons cette question qui est d'un intérêt énorme, captivant, bien que je l'aie présenté d'une façon insuffisante. Examinons-là un moment en dehors de tout esprit de faction; sans parti pris; venons-en à une bonne et cordiale conférence générale, et entendons-nous sur ce qu'il y a de mieux à faire dans les conditions actuelles pour la production et la distribution des produits de notre pays.

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis d'accord avec mon honorable ami sur presque tout ce qu'il a dit cet après-midi, mais je voudrais qu'il complétât sa déclaration en ajoutant que la commission d'hommes d'affaires qu'il va nommer et envoyer à l'étranger n'aura pas de cachet politique. (Exclamations.)

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce qu'on ne concèdera pas.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je sais que si j'avais prévenu d'avance mon honorable ami, il aurait pu en éprouver une secousse, aussi je dirai ce que sera la commission quand j'en annoncerai les noms de ceux qui en feront partie.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai écouté avec grand plaisir mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie. Il nous a certainement fait un discours très important et plein de renseignements. Quand il a fait appel au bon vouloir de ses collègues comme des autres membres de la Chambre, je songeais comme il aurait été intéressant d'avoir un dictaphone bien installé sous la table du conseil, au moment où il demandait avec instance à ses collègues de l'appuyer et insistait sur la nécessité de faire des économies dans les autres départements de l'administration, afin de se réserver pour lui-même un peu plus d'argent en vue de l'exécution des projets importants qu'il avait en vue.

Mais c'est là le point faible de l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie; il

ne fait jamais peser sur ses collègues le poids de sa grande habilité et de ce qui devrait être son influence prépondérante. S'il l'a jamais fait, nous ne pouvons en apprécier les résultats. En plus d'une occasion, mon honorable ami s'est levé dans cette assemblée et il a parlé d'une façon éloquente et convaincante sur la nécessité de pratiquer l'économie. Vous-même, monsieur l'Orateur, ne l'avez-vous pas entendu proclamer d'une voix éclatante qu'il a en horreur les extravagances et qu'il a foi en l'économie? Combien de fois n'a-t-il pas répété à ses collègues qu'il abhorre les folles dépenses et qu'il croit en l'économie? Et pourtant, les crédits que l'on soumet à l'approbation du Parlement en ces temps de guerre s'élèvent au chiffre énorme de $189,000,000. Songez-y bien, monsieur l'Orateur, une dépense en perspective de $189,000,000 dans un pays dont la population est d'à peu près 8,000,000 d'âmes. Pouvons-nous croire pour un seul instant que le ministre du Commerce et de l'Industrie va rester muet lorsque ses collègues demandent au public pour des millions et des millions de dollars? Si mon honorable ami avait essayé d'utiliser son influence—et il le pouvait s'il le voulait—il aurait dû être en mesure de nous montrer des résultats plus satisfaisants que ceux-là; il n'aurait pas été dans la pénible nécessité de soufleter deux fois ses collègues depuis l'ouverture de la présente session, en prêchant l'économie et en insistant sur la nécessité d'exercer la surveillance la plus rigide sur la dépense des deniers publics. L'honorable ministre blâme indirectement ses collègues en deux circonstances.

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

Reprise de la séance.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette d'avoir à faire observer que les questions qui ont été soulevées d'une façon si éloquente par mon honorable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie, ne semblent pas attirer l'attention de nos honorables amis de la droite, comme on serait en droit de s'y attendre. Voilà pourquoi j'ose à peine espérer, vu la faible assistance des députés ministériels, à ce moment-là, que les questions qu'il a présentées, recevront de la part de ces messieurs la considération sérieuse qu'elles méritent. J'avais espéré que quelques-uns au moins des honorables députés qui siègent à la droite de l'Orateur, auraient profité de l'occasion pour se lever et faire connaître leur opinion relativement aux propositions d'économie que le ministre du Commerce et de l'Industrie a développées d'une façon si habile devant cette Chambre. Je regrette d'avoir à le constater; mais, dans mon opinion, il ne recevra pas beaucoup d'appui de la part de ses collègues de la droite. Ces jeunes politiques—ces jeunes prodigues qui siègent au banc des ministres—à côté de mon respectable ami, le ministre du Commerce et de l'Industrie, ne semblent pas professer le même respect que lui pour le caractère sacré du trésor ou relativement à la nécessité d'épargner les deniers publics.

Les questions qui ont été soulevées sont très importantes, mais à ce propos je ne puis m'empêcher de faire l'observation que nous avons entendu deux discours des plus extraordinaires et plutôt contradictoires de la part de deux membres du cabinet, cet après-midi.

Mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense (sir Sam Hughes), au cours des déclarations que je serais en droit de qualifier d'extraordinaires, a déploré les succès qu'a remportés l'Allemagne depuis le commencement de la guerre actuelle, succès qui lui ont permis d'annexer à son empire des pays dont la population s'élève au chiffre de 55,000,000 d'habitants, d'avoir pu conquérir des pays comme la Serbie, la Pologne et la Galicie, de sorte qu'à l'heure actuelle elle a une ligne de chemin de fer splendidement outillée qui va de Berlin à Constantinople.

L'honorable ministre a fait un appel pathétique aux membres de cette Chambre, tout en déplorant qu'en face d'une situation aussi grave, 200 membres du Parlement passent leur temps à arguer autour d'une question aussi peu importante que le gaspillage d'une somme de $80,000,000 dans l'achat des obus et l'obtention de fortes commissions dans l'adjudication des entreprises les plus imprévoyantes à des compagnies des Etats-Unis pour la fabrication des fusées. L'idée semble être solidement ancrée dans son esprit que nous ne sommes pas près de voir la fin du conflit actuel mais qu'au contraire la situation est tellement sérieuse que les représentants du peuple ne devraient pas s'occuper de discuter les questions qui se soulèvent en temps ordinaires; ils devraient passer l'éponge sur les fautes qu'ont commises la commission des obus, le ministre de la Milice et les membres du Gouvernement, ils devraient sacrifier leurs opinions à ce sujet afin de donner tout leur concours au Gouvernement dans le soutien de la guerre.

D'un autre côté, il y a le ministre du Commerce et de l'Industrie qui voit la si-

tuation tout en rose. Il a des visions qui lui font voir la fin du présent conflit. L'honorable ministre est tellement satisfait de la perspective qu'il entrevoit, qu'il songe à convoquer une grande réunion des hommes d'affaires, des manufacturiers et de toutes les autres classes de la population canadienne dans un avenir très rapproché. Il a formé le projet de donner un grand banquet dans la ville d'Ottawa, je le suppose, pour couronner les délibérations de la convention qu'il se propose de convoquer. Mon honorable ami, c'est évident, voit la situation, sous les meilleures couleurs, et je m'imagine sans peine le plaisir que goûteront ceux qui auront le bonheur d'assister à cette convention et à ce banquet. Cela vaudrait même la peine de faire un voyage de 300 milles afin d'écouter le discours éloquent que prononcera mon honorable ami à cette occasion.

L'hon. M. REID: Très bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela en vaudrait certainement la peine.

Un honorable DEPUTE: Très bien.

L'hon. M. PUGSLEY: Bien qu'il nous soit agréable, à un certain point de vue, de constater que le ministre voit l'avenir tout en rose, il est un autre aspect de la question qui est quelque peu à déplorer: C'est que le ministre du Commerce et de l'Industrie semble avoir été lui aussi infecté du microbe qui s'est développé chez tous ses collègues, et il semble croire que les membres de la gauche doivent se joindre aux députés de la droite afin de l'encourager à déposer des crédits supplémentaires qui mettent à sa disposition toutes les sommes nécessaires pour mener à bonne fin ses projets optimistes. Réellement, je commence à désespérer même de mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie.

N'est-ce pas à faire pitié que le ministre cherche des débouchés pour le commerce canadien dans tous les coins du globe, qu'il voit à ce que les jeunes gens qui fréquentent nos universités reçoivent une éducation en ce sens, qu'il ait même vu tout particulièrement à l'éducation d'un jeune homme, en vue de l'envoyer plus tard en Italie afin d'y développer les relations commerciales avec le Canada, qu'il envoie des agents commerciaux du Canada aux Antilles et dans toutes les parties du monde afin d'assurer des marchés aux produits canadiens, lorsque tout près de nous, de l'autre côté de la ligne 45e, monsieur l'Orateur, existe un grand pays avec une population de 100,000,000 d'habitants, qui constitue le meilleur marché au monde pour les produits canadiens? Les Etats-Unis nous offrent tous les avantages possibles au point de vue du développement de notre commerce; voilà un pays dont le commerce, en ce qui concerne le Canada même durant l'existence du ministère actuel qui a fait tout ce qui dépendait de lui pour décourager et d'embarrasser notre trafic avec la grande république américaine, a augmenté d'une façon extraordinaire. Au cours de l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1915, le volume de notre commerce avec les Etats-Unis a dépassé d'environ $170,000,000 le volume de nos échanges avec tous les autres pays du monde.

Quelle autre démonstration irréfutable pourrions-nous offrir pour établir la possibilité de développer notre commerce, avec un pays qui est notre marché naturel par sa situation géographique? Si la Chambre veut bien me le permettre, je vous citerai les chiffres pour l'exercice financier écoulé le 31 mars 1915:

Importations totales du Canada.	$ 629,444,894
Exportations totales..	490,808,877
Total de notre commerce à l'étranger..	$1,120,253,771

Au cours du même exercice, le chiffre total du commerce entre le Canada et les Etats-Unis s'est élevé à la somme de $644,026,253, tandis que le chiffre total de notre commerce avec le reste de l'univers a monté à la somme de $476,277,518; nous avons donc fait des affaires avec les Etats-Unis pour plus de $170,000,000 qu'avec tous les autres pays de l'univers réunis, y compris la Grande-Bretagne. Et pourtant, en dépit de ces chiffres, le ministre ne nous a pas annoncé, ce soir, qu'il ait fait quoi que ce soit pour encourager le commerce entre le Canada et les Etats-Unis.

Il a négligé de nous dire quelles sont les mesures que le Gouvernement a adoptées afin de développer nos relations commerciales avec les Etats-Unis. S'il avait tenté de le faire, nous aurions entendu l'historique des efforts que le Gouvernement a tentés afin d'embarraser notre trafic de ce côté-là au lieu de l'encourager. Vous le savez aussi bien que moi, monsieur l'Orateur, tout l'espoir de notre pays repose sur le développement des terres fertiles de notre Nord-Ouest merveilleux. Avec les trois grandes provinces de l'Ouest, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, vous avez tout ce qu'il faut pour constituer non pas un seul, mais deux ou trois empires européens; ces provinces sont assez vastes et leurs ressources naturelles sont assez riches pour cela. Et pourtant, bien que

nos amis de la droite soient au courant de ces faits, bien qu'au fond de son cœur, le ministre du Commerce et de l'Industrie sache bien que le meilleur moyen de coloniser notre pays, que le meilleur moyen d'y attirer des immigrants, que le meilleur moyen de peupler notre pays de l'Ouest de gens heureux et satisfaits, c'est de leur ouvrir les marchés de la grande république américaine. Le Gouvernement a refusé avec insistance d'inscrire dans nos statuts une loi qui permettrait à nos cultivateurs et à nos éleveurs de l'Ouest d'exporter librement leurs produits sur les marchés des Etats-Unis. Une loi de cette nature ferait plus pour le développement de notre commerce que tous les commissaires et tous les émissaires que mon honorable ami pourraient expédier dans tous les pays de l'univers. Et après cela, nos amis de la droite osent prétendre qu'ils sont en faveur de l'accroissement de notre commerce.

M. BLAIN: L'honorable député est-il d'opinion que le peuple canadien a commis une erreur, en 1911, lorsqu'il s'est prononcé contre la réciprocité avec les Etats-Unis?

L'hon. M. PUGSLEY: Selon moi, le peuple canadien a commis une erreur.

Mais les résultats n'en furent pas aussi désastreux pour le peuple qu'ils l'eussent été si le parti démocrate aux Etats-Unis était sorti victorieux de la dernière élection et nous avait ouvert ses marchés. Le résultat fut que nous avons pu vendre notre bois aux Etats-Unis sans payer de droit; que notre avoine a subi une détaxe de 15 à 16 cents le boisseau et que le droit sur les bestiaux fut également réduit dans une proportion très notable.

M. TURRIFF: Il a été enlevé, ainsi que le droit sur les cochons.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. En effet. En conséquence nos exportations à destination de ce pays ont augmenté énormément et nous n'avons pas ressenti les effets désastreux qui, sans cela, auraient pu résulter du fait qu'on n'avait pas voulu de la convention faite avec les Etats-Unis. Non seulement le Gouvernement actuel ne veut pas adopter de loi permettant d'exporter en franchise le blé et ses dérivés sur les Etats-Unis, c'est-à-dire sur un marché libre; mais dans le nouveau tarif qu'il a adopté l'année dernière au sujet de tous les produits sans exception; il a frappé les produits américains d'un impôt très lourd, et au cours de la session actuelle il est allé plus loin en imposant sur les pommes américaines, les pommes, denrées des plus importantes— dont il s'importe seulement environ 200,000 barils au Canada, une taxe représentant 900 p. 100 de plus que celle imposée par les Etats-Unis sur les nôtres. Le Gouvernement a cherché, de toutes manières, à nuire au commerce qui devrait se faire si naturellement entre nous et nos voisins, il est allé jusqu'à envoyer des émissaires au delà des océans, dans le but de nouer des relations commerciales difficiles, pendant qu'il ignorait le commerce que nous aurions pu faire à nos portes; il a oublié que l'inoxérable loi de l'offre et de la demande devait donner un immense avantage aux produits canadiens aux Etats-Unis et développer un commerce déjà prospère en dépit des difficultés du passé; il a oublié qu'il y a, tout près de la frontière canadienne, de grandes villes comme Portland, Boston, Baltimore, Washington, Philadelphie, New-York, Cleveland, Chicago, Milwaukee, Saint-Louis, Minneapolis et Saint-Paul—il y en a jusqu'au Pacifique—où des millions de consommateurs seraient heureux de pouvoir obtenir les produits de l'est et de l'ouest du Canada.

Mon honorable ami a dit ce qu'il se proposait de faire et nous a raconté une histoire fort intéressante. L'ouvrage qu'il a fait sur le papier dénote un grand effort, il démontre que plusieurs sténographes ont dû y être employés, il dénote beaucoup de réflexion et fait beaucoup d'honneur au ministre du Commerce. L'honorable ministre s'est déclaré favorable à l'encouragement de l'instruction industrielle et technique; il ne l'a pas dit en toutes lettres, mais il nous a avoué combien la chimie serait utile en vue d'augmenter la production au Canada. A-t-il jamais entendu parler du rapport de la commission d'instruction technique et industrielle, rapport fait par des hommes de la plus grande expérience et absolument favorable à l'objet même que l'honorable ministre a prôné cet après-midi, rapport qui fut soumis au Gouvernement actuel peu après son arrivée au pouvoir, mais qu'il a laissé de côté jusqu'à présent et auquel il n'a aucunement songé à donner effet? Depuis quand le Gouvernement actuel est-il au pouvoir? A en juger par ses œuvres on dirait qu'il vient d'y arriver; mais à en juger d'après le rapport de l'auditeur général, on voit qu'il est là depuis quatre ans, car un gouvernement, si extravagant fût-il, doit nécessairement prendre plusieurs années pour faire autant de dépenses que celui-ci en a faites. Il y a quatre ans qu'il est au pouvoir et il n'a pas tenté une seule démarche pour encourager l'instruction industrielle et technique au Canada. Le ministre du Commerce vient nous dire, cepen-

dant, qu'il conviendrait de favoriser l'étude de la chimie, tout comme s'il n'avait pas encore entendu parler du rapport de la commission d'instruction industrielle et technique. Ne pense-t-on pas qu'au lieu de parler et de rédiger des rapports il faudrait faire quelque chose de pratique et mettre à effet au moins quelques-unes des idées que mon honorable ami se déclare si impatient de voir inaugurer au Canada?

Mais il a oublié autre chose, il ne nous a absolument rien dit de l'importante commission économique et industrielle dont son collègue le sénateur Lougheed est président et qui travaille depuis plusieurs mois à résoudre justement les problèmes mentionnés par le ministre du Commerce dans le si éloquent discours qu'il vient de faire. Cette commission s'est réfugiée dans une maison de la rue Victoria où demeurait autrefois monsieur Manuel, un des millionnaires d'Ottawa. Dans ce magnifique local où elle séjourne depuis longtemps, elle a à sa disposition de nombreux commis et a déjà dépensé des milliers de piastres à travailler à la solution du problème que le ministre du Commerce nous a représenté cet après-midi comme étant absolument nouveau. Il aurait dû plutôt consulter son collègue, le président du conseil, l'honorable M. Lougheed, que de rester absolument ignorant des travaux de cette commission. Dieu sait qu'elle coûte assez cher au pays, mais après tout, ce n'est qu'une seule des 80 commissions que le Gouvernement actuel a instituées depuis son arrivée au pouvoir. Certes, l'honorable ministre, si expérimenté et si habile, devrait pouvoir résoudre lui-même ces problèmes, ou, s'il en est incapable lui-même, il devrait être en état de les résoudre avec l'aide de ses collègues. Mais il va faire travailler une commission en même temps, et quand elle sera organisée il tiendra cette conférence et vivra d'heureux moments ici à Ottawa; il n'entendra pas, pour cela, la fin de la guerre, car il l'entrevoit dès maintenant. L'honorable ministre nous a demandé de lui aider tout bonnement, comme si nous eussions formé un comité mixte de la Chambre, à discuter toutes ces questions afin de découvrir ce qui serait le plus conforme à l'intérêt du Canada; mais quand l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) lui a demandé si l'on travaillerait à un point de vue indépendant de tout esprit de parti, les partisans de l'honorable ministre ont fait entendre des murmures qui l'ont empêché de répondre dans l'affirmative. Que la guerre soit ou ne soit pas finie, le Gouvernement actuel s'inspire avant tout de l'esprit de parti, et nous n'avons pas grand'chose à espérer de sa part.

L'honorable ministre dit qu'il règnera un état de choses bien différent après la guerre et que nous devons nous mettre à l'œuvre dès à présent, choisir ces commissaires, tenir cette conférence et, je suppose, avoir ce banquet et discuter la situation. Pour moi, je trouve que nous devrions d'abord remporter la victoire. Je serais beaucoup plus heureux de constater que notre temps est employé à exposer les méfaits, à prévenir les rapines, le gaspillage de nos millions et de ceux de l'empire, plutôt qu'à discuter des théories qui ne sauraient être mises en pratique qu'après la guerre. Cependant, l'honorable ministre craint beaucoup que les industries canadiennes ne soient atteintes sérieusement parce que 250,000 de nos jeunes gens sont allés se battre pour l'empire; il regrette aussi que certaines industries ne servent pas à des fins utiles. Dans le cours ordinaire des choses, la mission de toute industrie est de promouvoir la paix et le bonheur de l'humanité, tandis que celles qui sont destinées à la fabrication de munitions de guerre travaillent à sa ruine. L'honorable ministre était-il présent quand le ministre des Finances a fait son exposé budgétaire où il a parlé, en termes éclatants, du développement marqué du commerce canadien depuis le commencement de la guerre, du merveilleux progrès qui est survenu et des milliers d'hommes qui sont employés? Le ministre des Finances a fixé ses regards sur la situation actuelle et n'a pu s'empêcher de déclarer que le Canada était prospère; à l'entendre, on aurait pu dire qu'il souhaitait que la guerre fût éternelle parce que le Canada aurait eu, alors, un revenu inépuisable, les ouvriers auraient trouvé de l'emploi et nous aurions pu payer les taxes pour la raison que la fabrication des munitions de guerre nous aurait fourni de quoi les payer. Je voudrais bien que ce fût vrai; mais je trouve la situation déplorable; nous n'avons pas à nous en vanter au point de vue financier, et il n'y a pas lieu de nous énorgueuillir à l'instar du ministre des Finances et de plusieurs députés ministériels. L'honorable ministre des Finances peut bien avoir pour excuse qu'avant la guerre nos industries étaient paralysées, nos ouvriers sans emploi, que nos manufactures avaient fermé leurs portes, que leurs cheminées étaient éteintes et leurs turbines immobiles, tandis que la guerre a donné naissance à de nouvelles insdustries et fourni de l'ouvrage à une

foule de gens; mais que la fin de la guerre soit prochaine ou lointaine, je ne suis pas de ceux qui désespèrent de voir la situation s'améliorer quand la guerre sera finie.

Il est vrai que des milliers de nos jeunes gens reviendront estropiés, défigurés et incapables de prendre leurs places dans la vie industrielle du Canada; il est vrai que plusieurs milliers d'entre eux dorment déjà leur dernier sommeil sur les champs de bataille de l'Europe et que plusieurs milliers d'autres, malheureusement, perdront la vie avant que la paix soit signée. Il ne faut pas oublier cependant que des milliers de jeunes gens sortiront physiquement et moralement grandis de cette épreuve et feront de meilleurs citoyens qu'avant leur départ. Il n'y a pas de meilleur entraînement physique et moral pour un jeune homme que la discipline militaire et je n'ai aucun doute que lorsque ces jeunes gens seront de retour au pays, ils ne tarderont pas à jouer un rôle important dans notre vie industrielle et que le problème de notre avenir sera bientôt résolu. Je ne désespère pas de voir bientôt le Canada reprendre sa marche ascendante et reconquérir cette prospérité qui a atteint son zénith sous le régime de mon très honorable ami, le chef de l'opposition.

Quand il fut appelé à la direction des affaires, le pays était en proie à une crise commerciale, mais par une politique énergique et éclairée, nous avons fait connaître les merveilleuses richesses de l'Ouest canadien à la population des Etats-Unis et de l'Europe et, en très peu de temps, le flot de l'immigration des vieux pays et des nouveaux, s'est dirigé de notre côté; les immigrants nous sont arrivés, non par milliers et par dizaines de milliers, mais par centaines de milliers.

Nous avons encore dans les plaines de l'Ouest les terres fertiles que nous avions autrefois. Nous possédons, non seulement les millions d'acres déjà colonisés, mais nous avons aussi de 75,000,000 à 100,000,000 d'acres de terres fertiles inhabitées, encore dans le domaine public et cette région comprend de vastes territoires dont la fertilité n'est dépassée dans aucune partie de l'univers. Nous n'avons besoin que d'un gouvernement éclairé et énergique pour faire connaître ces merveilleux avantages à l'étranger; après la guerre, les immigrants nous arriveront encore par centaines de milliers. Cette immigration ramènera la prospérité et la paix; elle fera renaître l'espoir parmi notre population.

L'avenir ne m'inspire aucune crainte et au lieu de me complaire dans les idées lugubres que le ministre du Commerce semble entretenir et au lieu de faire de nouvelles dépenses pendant la guerre, je conseillerais d'attendre la conclusion de la paix et, quand le temps sera venu, notre population s'adaptera rapidement, aux conditions nouvelles, pour faire renaître partout la prospérité.

L'honorable ministre du Commerce se propose d'établir un grand bureau commercial à Ottawa. Je ne suis pas prêt à dire que cela ne serait pas une excellente chose, plus tard, mais je considère qu'au lieu de voter à l'unanimité, comme le demande le ministre et dans les derniers jours de la session, une somme considérable pour mettre ce projet à exécution, il serait préférable d'attendre que les conditions soient différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui.

Je me serais attendu à quelque chose de plus pratique que ce que le ministre nous propose en ce moment. Il n'ignore pas que depuis le commencement de la guerre, le besoin d'une marine marchande grandit de mois en mois et de semaine en semaine. Il sait parfaitement—venant d'une province où personne ne l'ignore—qu'il n'y a pas bien longtemps, le Canada occupait une des premières places dans l'industrie de la construction maritime. Il sait que dans la ville de Saint-Jean que j'habite, il n'y a pas encore bien longtemps, il y avait toujours au moins douze cents ouvriers employés dans les chantiers de la baie de Courtenay. Il sait que l'on construisait des navires sur le fleuve Saint-Jean, sur la rivière Kennebecasis, sur le littoral nord de la province, sur la magnifique rivière Miramichi, assez vaste pour contenir les flottes du monde entier. Il sait aussi que s'il est une chose dont l'empire ait besoin pour assurer le succès de la guerre c'est un nombre suffisant de navires pour apporter les produits des possessions d'outre-mer sur les marchés de l'Angleterre et des pays alliés. Il sait que la guerre désastreuse des sous-marins réduit considérablement la marine marchande de la Grande-Bretagne et que les navires anglais coulés jusqu'à présent représentent un total de plus de 2,000,000 de tonneaux. Il sait que beaucoup de citoyens du Canada, en dehors du Parlement, insistent auprès du Gouvernement pour qu'il encourage la construction maritime.

Sachant tout cela, l'honorable ministre du Commerce se contente de nous parler de ses agents, de ses commissaires qu'il envoie dans toutes les parties du monde, du bureau qu'il se propose d'établir dans l'intérêt des industries canadiennes, de la

convention qu'il doit réunir prochainement dans cette ville. Il discourt longuement sur tous ces sujets, mais il est muet sur la grande question qui intéresse si vivement la population du Canada et de l'empire.

Il y a quelques jours, je me suis permis de lui en dire quelques mots et sa réponse a été qu'il demanderait l'avis du Parlement sur cette question, lorsque le budget de son département reviendrait en discussion. J'ignore quand mon honorable ami se propose de consulter le Parlement, mais je lui dirai que si le Gouvernement ne se met pas à l'œuvre immédiatement et ne prend pas les moyens pratiques d'encourager la construction maritime, il commettra contre le Canada et l'empire une faute que les électeurs de ce pays ne lui pardonneront jamais.

En présence du ministre de la Marine et des Pêcheries, que cette question concerne plus directement, j'affirme que le Gouvernement retarde la construction maritime au Canada, en imposant des droits douaniers sur les machines, les chaudières et les matériaux qui entrent dans la construction des navires. Si ces droits étaient abolis et si un encouragement suffisant était donné à cette industrie, dans quelques mois des chantiers surgiraient de toutes parts et nous aurions bientôt des navires dont le pays pourrait être fier et qui seraient d'un grand secours à l'empire.

Je ne suis pas seul à demander au Gouvernement d'encourager l'industrie de la construction maritime. Les honorables membres de la droite agissent comme s'ils étaient convaincus que je suis le seul au Canada à formuler cette demande. Ils semblent croire que ce que je dis ne vaut pas la peine d'être écouté et ils ne prêtent nullement l'oreille à mes sollicitations. Avant longtemps, ils entendront la grande voix du peuple canadien demander la même chose. Rien n'empêche le Gouvernement d'agir dès aujourd'hui. J'ai l'assurance positive que si le Gouvernement voulait accorder une aide quelconque, on entreprendrait immédiatement la construction des navires en fer dans la Nouvelle-Ecosse. Je connais des capitalistes qui se mettraient aussitôt à la construction de voiliers en bois, munis de moteurs, qui seraient d'un grand secours pour transporter les produits alimentaires du Canada sur les marchés européens. Le Gouvernement n'a rien fait, malgré que le ministre du Commerce ait été témoin de la hausse constante des tarifs de transport sur le blé, sur les animaux, sur le bois et sur tout ce que le Canada expédie à l'étranger. Les taux de transport sont allés sans cesse en augmentant depuis la déclaration de la guerre et, aujourd'hui, ils sont mille fois plus élevés qu'ils n'étaient avant la guerre. Une pareille situation n'est-elle pas de nature à décider le Gouvernement à aborder cette question vitale, au lieu de consacrer son temps à l'étude théorique de questions qui n'ont aucune importance pratique?

Je demande pardon à la Chambre d'avoir parlé aussi longuement, surtout à une phase aussi avancée de la session. J'ai cru que le discours de l'honorable ministre du Commerce exigeait une réponse. Je ne puis pas admettre que le programme qu'il vient d'exposer est celui qui devrait être mis à exécution pour le développement industriel et commercial du pays. Je regrette d'avoir à différer d'opinion avec lui, dans un moment où il sollicite notre concours en termes si chaleureux. Rien ne me ferait plus plaisir que de lui accorder ce concours, s'il se présentait à nous avec un programme éclairé, basé sur les intérêts bien compris du Canada. Mais tant qu'il continuera à rester sourd aux réclamations de ceux qui ont à cœur l'expansion de notre commerce; tant qu'il réservera toute sa sollicitude pour notre marché intérieur; tant qu'il refusera de regarder au delà de nos frontières; tant qu'il persistera à ne tenir aucun compte du pays qui constitue notre marché naturel, avec lequel nous faisons déjà un commerce de centaines de millions de dollars, commerce auquel le moindre encouragement ferait prendre une énorme expansion; tant qu'il persistera dans cette voie, j'aurai le regret de ne pas partager sa manière de voir et de lui refuser mon concours.

M. STEVENS (Vancouver): A cette époque avancée de la session, je ne retarderais pas les travaux de la Chambre en prolongeant ce débat, si ce n'était d'abord que le ministre du Commerce a fait à la députation cet après-midi l'un des plus parfaits exposés des problèmes commerciaux du Canada et de l'empire qui aient été faits au pays depuis l'ouverture des hostilités.

Comme dans d'autres circonstances depuis le commencement de la guerre, non seulement le ministre du Commerce a impartiellement fait connaître ses projets, mais il a prouvé qu'il les avait étudiés à fond à un point de vue national et économique dans un langage auquel l'esprit de parti n'avait aucune part, il a sollicité le con-

cours de la Chambre, et notamment celui des principaux membres de l'opposition dont l'expérience rend l'avis précieux. Il les a priés de coopérer avec lui, avec le ministère et la députation en général, à la tentative de résoudre ces grands problèmes. Le représentant de Saint-Jean a tantôt pris a partie les membres de la droite parce qu'ils n'ont pas élevé la voix pour appuyer le ministre du Commerce. Mais quelques minutes avant la fin du discours de mon honorable ami, il s'agitait lui-même sur son siège et il était debout avant que le ministre eût fini de parler.

Je m'empresse de profiter de l'occasion, non seulement pour l'approuver, mais pour féliciter le ministre d'avoir traité ce sujet comme il l'a fait. A mes yeux, le Canada n'a pas à faire face à un plus grand problème que celui de la réorganisation de la vie industrielle et commerciale du pays, lorsque la guerre aura pris fin. Le représentant de Saint-Jean a dit que, lorsque nos jeunes gens reviendront des champs de bataille, avec l'entraînement et la discipline qui sont le résultat de la carrière militaire, ils reprendront leurs places dans le mouvement industriel du pays. Depuis quelque temps, c'est la première fois que j'entends exprimer ce sentiment par un député qui prétend avoir de l'expérience et qui jouit, dans une grande mesure, du respect de la population canadienne. Si l'honorable député sait quelque chose, c'est que les gens ne reprennent plus leurs places lorsqu'une grande guerre qui dure plusieurs années bouleverse le commerce. S'il veut avoir quelques exemples, je lui citerai des faits qui se sont passés pendant les quelques mois qui ont précédé l'ouverture de la session. Du mois de septembre au mois de janvier, plusieurs blessés et plusieurs personnes désormais impropres au service militaire sont revenus dans la ville que j'habite. Trois cas en particulier dont j'ai eu connaissance m'ont fait comprendre la gravité du problème dont l'honorable député se moque et fait table rase. Le premier était celui d'un jeune commis de banque revenu du front à Vancouver. Il s'est présenté à mon bureau et m'a demandé ce qu'on ferait pour lui. Je l'ai interrogé sur son occupation avant la guerre. Il m'a répondu qu'il était commis dans telle banque. Je lui ai dit: "Il ne devrait pas être très difficile pour vous de reprendre votre ancien emploi." Il ne voulait plus retourner à la banque, disait-il; il en était sorti et il ne voulait plus être employé de banque ou commis; il désirait avoir un emploi en plein air. L'honorable député l'obligera-t-il à reprendre son ancien poste? Il sait que le seul fait d'avoir servi l'empire lui assurerait des sympathies, si mon honorable ami tentait de le faire.

Ensuite, un jeune homme est venu à mon bureau et je lui ai posé la même question. Il était cultivateur, m'a-t-il dit. Et moi de répartir: C'est fort bien, car je connais un endroit où l'on aurait besoin de garçons de ferme. Pas de cela, m'a-t-il dit. J'ai assez cultivé, je veux un emploi à la ville.

L'hon. M. PUGSLEY: Il devait être en quête d'un emploi public.

M. STEVENS: En effet, et je puis dire à mon ami que j'ai recommandé sa nomination et celle de trente autres personnes environ à des emplois publics, et pour permettre à l'honorable député de se gausser davantage, je lui dirai que j'ai adopté pour ligne de conduite à Vancouver de ne nommer aux emplois publics que des soldats de retour, et si l'honorable député n'approuve pas cette ligne de conduite, il ferait aussi bien de le dire.

Quant à la clientèle politique, si c'est de cela que l'honorable député veut parler en ce moment, si une commission entreprenait dès demain de distribuer les faveurs ministérielles dans ma division électorale, je m'en battrais l'œil. La clientèle politique n'a pas d'attrait pour moi; c'est le fléau de la vie publique. Cependant, il est vrai que ces gens reviennent au Canada après avoir subi une transformation dans leurs idées; on les a fait sortir de l'ornière, et ils exigeront qu'on leur fasse entrevoir un avenir différent. Le retour de 250,000 à 300,000 de ces gens-là aura une grave influence sur les affaires publiques, et c'est pour cela que je déclare que, selon moi, le plus grand problème que le Canada aura à résoudre sera celui de rétablir l'équilibre à la fin de la guerre.

Le représentant de Saint-Jean dit: "Attendons, nous avons tout le temps voulu; remportons d'abord la victoire." Il dit encore: "J'aime mieux dévoiler les tripotages que de me livrer à l'étude de grands progrès économiques comme ceux que propose le ministre du Commerce." Certes, il le préfère. La chasse aux scandales, le dévoilement de tripotage imaginaire a plus d'attrait pour mon honorable ami que l'étude de ces grands problèmes. Je suis un nouveau venu parmi la députation, tandis que mon honorable ami est un ancien, mais je m'impatiente de rester ici à gaspiller le temps de la Chambre pendant des

semaines et des mois, et pourquoi? pour fendre les cheveux en quatre, pour discuter des scandales imaginaires. Les neuf dixièmes des accusations que portent les députés de la gauche sont dénuées de fondement. Je veux bien qu'un membre de la Chambre, qu'il soit ministériel ou oppositionniste, élève une voix à cette époque agitée pour signaler à la députation de véritables irrégularités; mais le gaspillage du temps me semble être un mal grave que plusieurs députés de l'opposition regrettent autant que moi, car ils m'en ont fait l'aveu. Vous ne les entendez pas parler de ces menus scandales, ils déplorent, je le répète, l'attitude prise en cette affaire par quelques membres de l'opposition à une époque où la Chambre devrait être occupée de ces grands problèmes.

L'honorable député dit: Que les partisans du ministère formaient un groupe de jeunes prodigues. L'autre soir, j'avais sous la main la liste des dépenses du département de mon honorable ami avant l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, et je crois que toute comparaison entre les actes des deux gouvernements serait favorable au présent ministère. Prenons, par exemple, le département des Travaux publics dont la politique de gaspillage a fait l'objet de tant de commentaires de la part de mon honorable ami. Celui-ci a proposé de diminuer de moitié certains crédits, bon gré mal gré, soient qu'ils fussent utiles ou non.

De fait, le ministre des Travaux publics a économisé près de $12,000,000 sur son budget de l'an dernier. Au lieu de faire des reproches à tort, il siérait mieux au représentant de Saint-Jean et à d'autres de distribuer parfois quelques éloges, lorsque le Gouvernement fait quelque chose de bien. Ainsi, prenons l'aménagement de cet édifice. Moins de trois jours après l'incendie, nous étions à l'aise ici, et nous l'avons toujours été depuis. Quel a été le coût de cet aménagement? Il a été complètement défrayé avec les sommes économisées sur les crédits destinés à l'entretien des édifices publics dans le budget de l'an dernier. Il a suffi de $39,000 pour aménager cet édifice, et cela s'est fait en fort peu de temps.

De plus, le ministre du Commerce a fait connaître en détail les démarches de son département qui, durant le régime du chef de l'opposition, était un département absolument inutile, une sinécure. Le ministre du Commerce nous a donné un bon résumé de ce que son département a accompli et accomplit encore.

[M. Stevens.]

Le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) disait tantôt: "Nous avons ici au sud de la frontière, le plus grand marché du monde; pourquoi ne le développons-nous pas, au lieu de nous préoccuper des marchés européens?"

Mon honorable ami croit-il que le marché de la Russie, dont le ministre du Commerce prend un soin particulier à l'heure qu'il est, soit un marché dont il ne faut pas tenir compte? Il y a là-bas un pays de 170,000,000 d'habitants, dont les ressources n'ont presque pas été utilisées; un pays qui aura besoin pendant les prochaines années de plus de rails de chemin de fer, de plus d'acier pour les constructions que tout autre pays du monde; un pays qui a besoin de certains produits naturels que nous possédons en abondance, l'argent, le cuivre et le plomb, et dont nous pouvons importer nombre d'articles utiles que nous ne produisons pas et que nous ne pouvons pas produire au pays. C'est un pays où nous pouvons nous rendre aussi facilement en partant d'un rivage ou de l'autre, et en passant par Archangel et les ports de la Baltique, sur l'océan Atlantique et par Vladivostock, sur l'océan Pacifique; un pays accessible à notre commerce, aux ressources inexploitées, et habité par une population de 170,000,000 d'âmes. Le ministre du Commerce envoie l'un des agents les plus habiles que le département ait jamais eus pour examiner le commerce de ce pays; il fait d'excellents rapports, et tout l'appui qu'il reçoit des députés de la gauche, si le représentant de Saint-Jean est leur interprète, consiste en raillerie et en sarcasmes.

L'attitude des membres de la gauche m'étonne; je comptais que les observations de l'honorable ministre du Commerce recevraient au moins quelque approbation de leur part.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), lui, demande compte au Gouvernement, ni plus ni moins, de l'excessive cherté de transport sur l'Atlantique et le Pacifique. Il ne dit pas précisément, mais il insinue—de nos jours, on ne fait plus qu'insinuations et allégations de toutes sortes—que le Gouvernement est resté inactif tandis que les tarifs du transport maritime s'élevaient dans des proportions prodigieuses. Cette augmentation du coût du transport sur les mers est attribuable, chacun le sait, à la réquisition des navires marchands pour le transport des troupes et du matériel militaire, et à la guerre infernale que l'Allemagne nous fait avec ses sous-marins.

Mon honorable ami (M. Pugsley) a néanmoins fait certaines observations sensées sur la construction des navires. Je n'admets pas avec lui que l'on puisse faire beaucoup pour favoriser l'épanouissement de cette industrie au Canada, mais pour ce qui est de la construction des navires en acier, il ne faut pas oublier qu'il est fort difficile, à l'heure actuelle, d'acheter les plaques et les courbes à un prix raisonnable, parce qu'elles sont très demandées en d'autres pays, et que l'on fait servir de très grandes quantités d'acier à la fabrication des munitions et aux autres objets de la guerre. On pourrait néanmoins accomplir, dès maintenant, beaucoup de choses propres à stimuler la construction de navires en bois que l'on munirait de moteurs peu coûteux. Le littoral du Pacifique se prête tout particulièrement à l'épanouissement de cette industrie. Nous avons là le bois prêt à être transporté, et c'est par millions de pieds que nous l'exporterions dans le monde entier si nous avions les bâtiments nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien! très bien!

M. STEVENS: Certes, comme l'honorable député, je considère que le moment est bien choisi pour aborder cette question de la construction des navires.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami ne pouvait manquer de tomber d'accord avec moi.

M. STEVENS: Je suis, depuis des mois, depuis de longues années, à vrai dire, en faveur de l'établissement de cette industrie. Je me plais à reconnaître qu'il s'est glissé quelques observations utiles vers la fin du discours aussi long que décousu de l'honorable député.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon discours n'est qu'incohérence à côté de l'élégance de langage de mon honorable ami.

M. STEVENS: L'honorable député a ensuite reproché au Gouvernement d'avoir fait décréter des droits qui mettent obstacle à la construction des navires; or, sauf les chaudières et les machines, tout ou à peu près tout ce qui entre dans la construction des navires est exempt de droits de douane. Et puis, mon honorable ami n'est pas sans savoir que les chaudières et les machines peuvent fort bien se construire au Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami reconnaît-il avec moi, comme font tous les constructeurs de navires, que le meilleur moteur que l'on puisse installer à bord des voiliers est le Deisel? Et ignore-t-il que ce moteur ne se fabrique pas au Canada?

M. STEVENS: Au Canada, à Vancouver, on fabrique des moteurs à combustion interne.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas le moteur Deisel?

M. STEVENS: Oui, le Deisel, ou le moteur ordinaire à combustion interne. Je suis absolument certain que ce moteur peut se fabriquer au Canada. C'est un sujet qui peut se discuter de façon intelligente et amicale et non pas comme fait l'honorable député, qui, lui, se montre par trop enclin à la critique. Mais comme il s'agit de l'encouragement à donner à la construction des navires et, peut-être aussi, de l'abolition du droit sur les moteurs de cette sorte, j'aimerais que le Gouvernement mît la question à l'étude et recherchât quelque moyen de favoriser cette industrie.

Un mot maintenant des projets dont l'honorable ministre du Commerce nous a fait part. Il a l'intention de convoquer une réunion des industriels canadiens. Cette réunion, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) en parle à tort comme d'un plantureux festin où des gens iront s'empiffrer, car rien ne saurait être plus utile que de rassembler les principaux industriels du Canada, les esprits dirigeants des différentes branches de l'industrie, qui auraient là l'occasion de discuter avec intelligence quelques-uns des graves problèmes qui se posent aujourd'hui et d'arrêter un programme conforme à l'intérêt bien entendu du pays.

Déjà le ministre du Commerce a chargé des commissaires d'aller recueillir dans les différents pays de l'univers des renseignements et des données afin que nos marchands et nos industriels soient bien mis au fait des besoins de l'étranger. Mon peu d'expérience m'a appris que ce qui met obstacle au succès de l'industriel canadien, c'est le manque de renseignements clairs et précis sur les besoins et les exigences, les désirs et les caprices des nations étrangères. Nous ne saurions déverser à l'étranger des produits fabriqués à notre goût, comme faisaient autrefois certains industriels anglais. Il faut maintenant étudier les marchés, fournir à l'étranger les marchandises et les articles qui lui plaisent et non point ceux que nous aimerions à lui vendre.

C'est à cette observation des marchés que tient le succès des industriels de la république voisine. Ils s'efforcent de fabriquer un article qui plaise à ceux à qui ils comptent le vendre, et c'est ce que nous n'avons pas encore tenté de faire au Canada. Cette maladie chronique de notre organisme industriel, le ministre du Commerce aspire à la guérir en donnant aux industriels canadiens une idée très nette de ce dont on a besoin chez les différentes nations étrangères. Il a accompli et poursuit encore à cet égard un travail qui lui mérite nos félicitations et notre appui, et non pas les reproches et les railleries dont le député de Saint-Jean l'accable d'une voix si mielleuse.

J'ai observé que pendant que l'honorable ministre du Commerce avait la parole, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) avait l'air de l'approuver, et j'ai lieu de penser que le présent débat ne se terminera pas sans qu'il prenne la parole à son tour et que, se plaçant à un point de vue plus élevé que celui de son collègue de Saint-Jean (M. Pugsley), il formule des avis vraiment utiles au nom de la gauche. Il arrive assez rarement qu'un ministre conservateur ou libéral avoue ne pas tout savoir et sollicite les conseils et l'actif concours de tous; c'est cependant ce qu'a fait le ministre du Commerce et, eu égard à sa longue expérience, un tel geste de sa part ne saurait laisser la gauche indifférente. J'espère que les projets qu'il a formulés auront l'effet de faire écarter, au moins pour une fois pendant cette session, les mesquines considérations de parti à cette heure où il s'agit de discuter sérieusement les choses du commerce.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, j'aime à croire que les quelques observations que j'ai à faire ne retiendront pas la Chambre plus longtemps qu'il ne faut. Je suis bien aise que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) ait pu relever au moins une observation utile dans le discours que mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Pugsley) faisait tantôt. Tant que celui-ci s'est occupé de critiquer le Gouvernement sans aigreur, il se trompait aux yeux du représentant de Vancouver; mais quand l'ex-ministre des Travaux publics (M. Pugsley) eut abordé la construction des navires, mon honorable ami de Vancouver s'aperçut que pour ce qui concernait sa propre province et le port de la ville qu'il représente ici, il y avait autre chose que de l'incohérence dans les observations du député de Saint-Jean, que des idées fécondes s'y trouvaient, que le ministre du Commerce avait évité avec soin de relever.

Quoi qu'il en soit, ce me fut un très réel plaisir de prêter l'oreille au discours que l'honorable ministre du Commerce a fait cet après-midi. Je ne sais si ses observations amèneront quelque résultat pratique, mais je me plais à espérer que le présent débat ne sera pas sans fruit. Que mon honorable ami me permette de dire de lui ce que lord Lytton disait un jour d'un célèbre parlementaire qui avait, comme le ministre du Commerce, le don de captiver son auditoire. Ayant eu l'occasion d'écouter ce grand orateur, lord Lytton en décrivit l'éloquence dans les termes suivants en son poème intitulé "Saint-Stephens":

> Then did I know what spells of infinite choice.
> To rouse or lull has the sweet human voice.

Mon honorable ami a dans la voix cette douceur dont parle le poète, et il a le talent tout particulier de conquérir les applaudissements de ceux qui ont l'avantage de l'écouter. Mais ce n'est pas de poésie, c'est de commerce qu'il s'agit ici. Je compte donc que malgré tout il résultera quelque bien des observations qu'il a faites cet après-midi. Comme il l'a dit lui-même, cette guerre ne durera pas toujours, et j'espère qu'elle se terminera bientôt par la victoire des Alliés. Ainsi qu'il l'a fait observer avec beaucoup de raison, la conclusion de la paix créera une situation nouvelle en notre pays et dans le monde entier. A nous qui ne sommes ni dans la mêlée ni dans les tranchées, il importe par-dessus tout que nous accomplissions notre devoir envers les Alliés aussi bien qu'envers notre propre pays en faisant en sorte que, au point de vue économique, le futur état des choses favorise à la fois et les alliés et nous-mêmes.

A l'heure actuelle, rien ne saurait être plus profitable au pays que le développement de notre commerce. Il est vrai que toutes nos usines, à l'heure qu'il est, sont en activité; il est vrai que de l'Atlantique au Pacifique on exécute des commandes de guerre, mais comme on observait devant la Chambre l'autre jour, cette activité a créé au pays une prospérité fictive et mon honorable ami, le ministre du Commerce, avait raison cet après-midi d'avertir la nation que cette prospérité apparente ne pouvait durer. Si, dès maintenant, ou d'ici quelques mois, nous ne savons nous ressaisir, je crains que les conséquences n'en soient désastreuses. Nos industries seront démembrées et dans

la période de reconstruction qui suivra la déclaration de paix, la nation ne sera pas prête à faire face aux problèmes qui surgiront. Il s'ensuit que le ministre du Commerce et son département ont pour devoir à l'heure présente d'organiser les forces économiques du pays en prévision de l'avenir, et de voir à conquérir pour le Canada la place à laquelle il a droit sur les marchés du monde.

Mon honorable ami a suggéré que, pour discuter une question de ce genre, nous devrions avoir une espèce de congrès, dont les délibérations seraient soigneusement pesées. Pour ma part, je puis assurer à l'honorable ministre qu'il peut compter sur ma meilleure coopération dans l'étude de l'organisation du pays en prévision de la reconstruction à faire après la guerre.

Je m'étonne cependant que le discours éloquent et habile de mon honorable ami ne fasse aucune allusion à un sujet qui, à mon avis, devrait le préoccuper par-dessus tout. Je veux dire la préférence douanière entre la mère patrie et les colonies. Je ne veux pas dire que je suis en faveur de ce système, car il doit y avoir, paraît-il, une conférence entre les alliés et les colonies, mais j'aurais pensé que l'honorable ministre, qui a toujours été un fervent convaincu—dirais-je logique?—de l'idée et du principe d'une coopération plus étroite entre la mère patrie et les colonies, nous aurait fait bénéficier de ses lumières. Il y a quelques années, je m'en souviens, mon honorable ami, dans une suite de discours en Angleterre, et peut-être en Ecosse, préconisa ce système. Et je me rappelle que dans la dernière campagne électorale, et souvent depuis, l'honorable ministre s'est fait le protagoniste de la préférence douanière entre les colonies et la mère patrie.

Qu'on me permette ici d'exprimer mon regret qu'à la conférence de Paris le Canada ne soit pas représenté par un Canadien. Dans cette critique, je suis de bonne foi. Je ne dis pas que je suis en faveur d'un tarif préférentiel entre les colonies et l'Angleterre; mais je veux entendre les arguments qu'on en donne, et je me rangerai à cette solution, si elle est avantageuse au Canada et à l'Angleterre.

Mais, monsieur l'Orateur, j'aurais cru que le gouvernement canadien se serait fait représenter à cette conférence, et que nous y aurions eu pour délégué notre honorable ami lui-même. Nul Canadien, nul plus habile et plus éloquent aurait su mieux représenter les intérêts du pays que le ministre actuel du Commerce. Voyez ce qu'a fait l'Australie. Le premier ministre de l'Australie a quitté son pays; il a traversé l'Atlantique, s'est rendu aux Etats-Unis...

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'a pas débarqué aux Etats-Unis.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a été à Honolulu.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Et de là à Vancouver.

L'hon. M. LEMIEUX: Il a été à Honolulu, par conséquent en territoire américain, et là il se laissa interviewer. J'ai lu l'interview. J'ai suivi le premier ministre australien de près depuis son départ de l'Australie. Il visita Ottawa, où il eut plusieurs entrevues avec les membres du ministère. D'ici il se rendit en Angleterre. Plusieurs journaux anglais, et peut-être plusieurs membres du ministère anglais, se sont peu souciés d'entendre M. Hughes affirmer les droits de l'Australie à se faire représenter directement à la conférence de Paris. Quant à moi, j'admire son courage. Il a tenu ferme, et aujourd'hui il est le représentant accrédité de son pays à la conférence de Paris. Il est vrai qu'il va à Paris en qualité de membre du conseil privé impérial, mais à la conférence ne prendra-t-il pas les intérêts de son pays plutôt que ceux de l'Angleterre? Bien sûr. Et notre pays si fier, notre pays, le plus grand et le plus vieux des dominions d'outre-mer, notre pays, qui a pris une part si marquante à l'établissement de conférences coloniales, ne sera pas représenté. Mon honorable ami (sir George Foster) ou le premier ministre, ou au moins notre représentant à Londres, sir George Perley, aurait dû représenter directement le Canada à cette conférence.

Mais laissons cela. A ma grande surprise, mon honorable ami, dans ses observations sur le développement du commerce canadien, a négligé la question qui occupe l'attention de ses électeurs de Toronto, d'une grande majorité des électeurs de l'Ontario et d'une grande partie de la nation canadienne, à savoir: la question de la préférence douanière entre la métropole et les colonies. Je viens de recevoir le texte d'une résolution adoptée par une assemblée de cultivateurs, d'industriels et d'hommes d'affaires en vue, tenue à Galt, Ontario, le 11 avril 1916.

Je ne demanderai pas à la Chambre de me permettre de lire la résolution dans son entier, mais seulement la conclusion, le vœu qu'on y exprime. Mon honorable ami s'apercevra qu'on y soulève une ques-

tion que nous ne pouvons passer sous silence:

Cette assemblée de cultivateurs, d'industriels et d'hommes d'affaire, représentant les comtés de Waterloo, Brant et Perth, désire faire connaître qu'elle est d'avis que, après avoir organisé ses ressources, en hommes, en finances et matériel, pour aider le plus efficacement possible à mener la guerre à bonne et prochaine fin, le Canada a pour premier devoir de préparer l'opinion publique nationale et d'aider à préparer l'opinion publique à l'étranger, pour que dans le moindre délai possible s'effectuent:

1. Un système de tarifs préférentiels entre toutes les parties de l'empire britannique, afin d'encourager le plus possible et d'une façon pratique le commerce entre les diverses parties de l'empire;

2. Un système de tarifs synallagmatiques entre toutes les nations qui sont alliées dans la guerre actuelle contre les puissances du centre, afin de conserver pour leur bénéfice mutuel leur commerce réciproque;

3. Une entente entre les alliés pour donner un tarif préférentiel aux pays neutres.

Et ainsi de suite.

Je ne comprends guère, monsieur l'Orateur, que mon honorable ami n'ait pas abordé ce sujet. L'occasion était belle de le faire. J'espère que la session ne se terminera pas sans qu'il expose là-dessus sa manière de voir. Je le disais tantôt, j'ai toujours pensé que ce projet de réciprocité douanière entre la métropole et les colonies était impraticable, et qu'il en résulterait peut-être, et pour la Grande-Bretagne et pour les colonies, des complications dommageables vis-à-vis des autres nations de l'univers.

Mais je suis disposé à me laisser convaincre. Cette guerre a changé radicalement les opinions et les points de vue.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Et la situation.

L'hon. M. LEMIEUX: La situation aussi, certainement. Je déclare que je suis prêt à me laisser convaincre, mais j'aurais cru qu'un adepte comme mon honorable ami aurait fait bénéficier la Chambre de sa manière d'envisager la chose. Il est probable toutefois qu'il en parlera plus tard.

La question du transport, mon honorable ami en conviendra, a atteint au pays une phase critique, à cause, évidemment, de la destruction d'un grand nombre de navires depuis la guerre et du réquisitionnement d'un grand nombre de nos bâtiments par l'amirauté. Je recommande à mon honorable ami la lecture d'un article publié il y a quelques jours dans la revue "By-Water", et dont l'auteur est M. Wolvin, autorité bien connue, traitant des sommes énormes que paie le Canada aux Etats-Unis pour le transport sur les Grands lacs et sur l'océan. Parlant surtout du grain, il dit:

Pour transporter ce grain des ports américains aux importateurs étrangers, il a fallu au moins 500 vapeurs; chacun de ces vapeurs, en frais d'arrimage, approvisionnements et réparations, dépense dans le port, en argent sonnant, une moyenne de $1,200, soit un total d'environ $600,000.

Ainsi nous avons sans broncher céder en bel argent à nos voisins du sud les sommes suivantes:

Navires des lacs	$ 4,125,828 00
Chemins de fer	6,143,061 81
Dépenses dans les ports	519,147 06
Dépenses dans les ports par les navires transocéaniques	600,000 00
	$11,388,036 87

Tout laisse prévoir que le blé, l'avoine et l'orge qui n'ont pas encore quitté les provinces de l'Ouest, le reste de notre merveilleuse récolte de 1915, vont encore contribuer aux Etats-Unis une égale somme, qui amènera le total pour la récolte de 1915 à environ $23,000,000.

Toute la situation est là.

Cet argent réel pourrait se garder ici, mais à la seule condition de donner sur les lacs la plus efficace protection aux navires, dans les ports de plus grandes facilités aux chemins de fer et aux vaisseaux transocéaniques, et au trafic canadien un service permanent de navires transocéaniques. Nos hommes d'Etat canadiens ressentent vivement cette perte quotidienne et, j'en suis persuadé, vont voir à développer nos moyens de transport dans l'est du Canada afin de pouvoir se charger de cette immense quantité de grain de l'Ouest, et vont s'efforcer de doter le pays d'un système de transports maritimes qui lui appartiendra en propre.

L'autre jour, je lisais là-dessus dans un journal de New-York le résumé d'un livre intitulé "Les questions nationales de 1916", que vient de publier M. Charles N. Fowler, qui fut président du comité des banques et du cours monétaire de la chambre des représentants à Washington. M. Fowler est d'opinion que de tous les problèmes économiques et commerciaux, celui du transport est pour les Etats-Unis à peu près le plus important.

Il expose avec clarté et d'une manière convaincante tous les faits de l'histoire maritime des Etats-Unis pour démontrer que chaque fois qu'ils ont eu un droit de défaveur sur les importations apportées dans des navires étrangers, les Etats-Unis comptaient toujours une superbe marine marchande et chaque fois qu'ils ont abaissé ou enlevé ces droits, leurs navires ont disparu de sept mers du monde. Il prône l'imposition d'un droit supplémentaire sur toutes les marchandises qui ne sont pas amenées ou transportées aux Etats-Unis dans des

navires américains. Il établit hors de tout doute qu'un droit supplémentaire d'importation de 10 p. 100 imposé sur toutes les importations arrivant aux Etats-Unis dans des navires étrangers accorderait aux Etats-Unis, dans leur commerce d'outre-mer, ce que leurs lois et leurs règlements leur ont donné dans leur commerce côtier—l'expédition la plus parfaite du commerce sur les eaux de l'univers. M. Fowler dit qu'au cours de la prochaine campagne présidentielle, aux Etats-Unis, cette question sera l'un des plus importants problèmes soumis à l'électorat.

Il y a un moment, mon honorable collègue de Vancouver a déploré l'allusion que mon honorable ami de Saint-Jean avait faite à notre commerce avec les Etats-Unis. Nous pouvons entretenir nos opinions respectives sur la question de commerce entre le Canada et les Etats-Unis; nous pouvons différer d'opinion au sujet de la réciprocité limitée telle que nous l'avons prônée durant la dernière campagne électorale, mais pouvons-nous ignorer ce fait que le Canada après la Grande-Bretagne est le meilleur client des Etats-Unis et qu'après la Grande-Bretagne, les Etats-Unis sont le meilleur client du Canada.

Je viens de lire un extrait de journal qui parle de la marine marchande des Etats-Unis. La même feuille d'où j'ai pris cet extrait contient un article sur le commerce qui doit être développé entre les Etats-Unis et l'Amrique latine. Ainsi que vous le savez, monsieur le président, depuis le congrès pan-américain, il y a eu, aux Etats-Unis, un groupe assez important en faveur des relations commerciales plus étroites avec les républiques du Sud. Ce journal dissipe tout espoir d'un commerce très considérable entre l'Union américaine et les républiques du Sud. La raison saute aux yeux. Le journaliste écrit:

> Supposant que nous veuillions vendre tout ce que nous pouvons mettre sur les marchés des Amériques latines; supposant que nous soyons forcés de faire les plus sérieux efforts pour y élargir nos marchés, comment un homme qui possède les faits dans toute leur gravité et froide exactitude se rapportant à cette question peut-il fermer les yeux à l'impossibilité de faire, un jour, d'un consommateur latin-américain un acheteur de nos produits de consommation ou un consommateur d'aucun service que nous pouvons offrir, ce que nous pouvons faire dans le cas d'un homme qui nous ressemble plus, soit au Canada, soit en Grande-Bretagne, soit en Allemagne, soit en Afrique-Sud ou soit en Australie? Qu'on songe au Canada dont la population représente approximativement seulement la population de la ville de New-York, au point de vue du nombre? Le Canada achète de nous plus—achète durant les années de paix et achète durant les années de guerre—plus que toutes les petites républiques latines-américaines, avec toutes leurs nombreuses populations réunies. L'occasion lui étant fournie d'agir dans ce sens, même avec des conditions égales, le Canada en profitera toujours. A nouveau, la raison est fondamentale. La population du Canada ressemble à la nôtre. Elle vit comme nous vivons. Ses besoins ressemblent aux nôtres. Elle consomme ce que nous consommons. Eh! quoi, le Canada, avec un dixième de la population de l'empire allemand, a été pour les Etats-Unis un client plus important que ne l'ont été tous les peuples allemands d'Europe. Quelle est donc l'utilité ou quel est le sens d'équivoque, sur les endroits où se trouvent et doivent être nos marchés les meilleurs et les plus riches.

C'est là du sens commun et assurément personne ne s'offensera si, par hasard, un membre de la gauche représente au Gouvernement la nécessité d'améliorer nos relations commerciales avec la grande république..

L'initiative prise par mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce est parfaitement logique. On a fait récemment ce qu'il nous a recommandé, l'autre jour, à certains d'entre nous de faire. Récemment on s'est mis à étudier cette question. Ainsi le rapport publié par la commission d'Ontario chargée d'étudier la question du manque de travail, établit d'une façon irréfutable que les penseurs du Canada sont sur le qui-vive. Je trouve dans ce rapport précieux la raison pour laquelle il devrait y avoir, aujourd'hui, une organisation pour développer notre commerce avec les pays étrangers. J'y relève le témoignage rendu par le gérant général de la banque de Montréal, un des financiers les mieux avisés du Canada et même de l'empire, sir Frederick William Taylor, qui calcule que le total de la dette courante du Canada envers la Grande-Bretagne représente à elle seule £545,546,849.

M. EDWARDS: A quelle date?

L'hon. M. LEMIEUX: En 1914. On doit ajouter à cela notre dette envers les Etats-Unis, à ce temps-là, et le total des emprunts contractés à l'étranger, en 1915 et en 1916.

Sir George Paish, une autre autorité en finances, a déclaré que le peuple canadien devait à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, £600,000,000, au moins. Il est donc évident, d'après ces deux autorités, que le total de la dette étrangère du Canada, publique et privée, est, à l'heure présente, de $3,000,000,000, au plus bas chiffre. Je cite les opinions exprimées par les commissaires:

Il est donc nécessaire, tout en tenant compte du nouveau capital venant au Canada sous la forme d'importations, de trouver annuellement un marché pour $140,000,000 d'exportations excédant des importations afin de faire face aux taux d'intérêt seulement. Il y a certaines considérations qui modifient mais qui n'altèrent pas substantiellement cet allégué. Si nos exportations ne suffisent pas à cette fin, cela signifie simplement qu'en ce qui regarde ce déficit, nous vivons sur un capital emprunté ou sur des arrérages d'intérêts.

Les commissaires indiquent quelques remèdes à cet état de choses. Ils recommandent, par exemple, de meilleurs avantages dans les transactions de banque, l'étude des questions relatives aux tarifs et aux transports étrangers, l'enseignement professionnel, une connaissance plus grande des langues modernes et de ce qu'on peut à bon droit appeler la science de l'économie du commerce étranger.

Un mot en passant au sujet des langues modernes. Mon honorable ami le député de Vancouver a parlé des avantages qu'offriraient de meilleures conditions de notre commerce avec la Russie, ce grand pays qui est aujourd'hui, l'allié de la Grande-Bretagne et de la France. Puis-je dire à mon honorable ami—et ceci est peut-être un plaidoyer en faveur du bilinguisme—que si un Anglo-Canadien qui ne connaît pas la langue et les dialectes russes—car il y a beaucoup de Russes dans la grande Russie—doit nous représenter et s'y forcer d'établir des relations commerciales avec ces pays, il éprouvera des difficultés, il n'en aura pas, s'il connaît la langue française, parce que la seule langue étrangère parlée couramment dans les grands centres de la Russie est la langue française. Je dis cela en passant, afin que mes honorables amis, dans cette Chambre, puissent comprendre combien il est important de connaître assez à fond plus d'une langue.

A propos du rapport très au point de la commission d'Ontario, qui en est venue à la conclusion que, dans le but de donner du travail aux ouvriers sans emploi et de faire face à l'état de choses qui se produira après la guerre, nous devrions développer notre commerce avec les pays étrangers. je puis dire qu'en Grande-Bretagne, cette question a été tout récemment très en évidence. Pas plus tard qu'au mois de janvier dernier, M. Hewins a présenté une motion à la chambre des communes anglaises et la même question qui a été si habilement présentée à la Chambre, cet après-midi, par le ministre de l'Industrie et du Commerce, a été débattue dans la chambre des communes anglaise. M. Hewins a proposé:

[L'hon. M. Lemieux.]

Que dans le but d'augmenter la puissance des Alliés dans les opérations de la guerre, le gouvernement de Sa Majesté devrait consulter immédiatement les gouvernements des colonies autonomes afin, avec leur aide, d'unir toute la force économique de l'empire dans une coopération avec nos Alliés dans une politique dirigée contre l'ennemi.

J'appellerai sur ce débat l'attention de ceux qui siégent ici, avec moi, et qui portent un intérêt spécial aux questions qui se rapportent au commerce, parce que, dans ces discours, surtout dans ceux prononcés par MM. Hewins, Chaplin, Fell et Runciman, on trouvera les faits les plus intéressants.

Pour l'instant, je désire, monsieur l'Orateur, dire quelques mots des éventualités de commerce entre le Canada et la France, l'une des grandes nations alliées. Les raisons qui me portent à limiter mes observations au commerce franco-canadien sautent aux yeux. Avant tout, ainsi que je l'ai dit, la France est la grande alliée de l'Angleterre. Un ouragan de gloire s'est abattu sur la France. Elle a combattu l'ennemi depuis le commencement de la guerre d'une façon qui par son héroïsme et son courage indomptable soulève l'admiration universelle. En outre, nous devons nous rappeler qu'un tiers de la population du Dominion est de descendance française. Nous avons conclu avec la France deux traités dont l'un a été négocié, il y a quelques années par feu le regretté sir Charles Tupper et dont l'autre a été arrêté, il y a quelques années à peine, par M. Fielding, alors remplissait la fonction de ministre des Finances. Nous avons avec ce pays un service maritime que, je crois, on pourrait améliorer. J'espère que lorsque la guerre sera terminée et que l'on construira de nouveaux navires, mon honorable ami exigera de la compagnie Allan un service meilleur et plus moderne entre Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean et le Havre. Monsieur l'Orateur, la France désire ardemment commencer avec nous; la France est prête à acheter de nous. Si l'on parcourt les derniers états publiés par le département de l'Industrie et du Commerce, on comprendra parfaitement dans quelle mesure surprenante notre commerce avec ce pays a augmenté.

En 1896, le commerce total, importations et exportations, entre la France et le Canada, a représenté une valeur de $3,364,313; en 1915, le total des importations et des exportations a atteint, en valeur, le chiffre de $22,-847,315. C'est un progrès merveilleux, il démontre combien la France désire commercer avec nous. Je sais que l'on dira que ces états de choses sont le résultat de la guerre et que

la France achète du Canada des munitions de guerre. Mais, monsieur l'Orateur, je m'appuie sur la plus haute autorité pour dire que nous pourrons maintenir, à ce dernier chiffre, notre commerce avec la France, la guerre finie, car la France est reconnaissante au Canada, reconnaissante non pas seulement pour la noble part que ce pays a prise à la guerre, pour le sang que ses enfants ont généreusement versé dans les plaines des Flandres, hier et aujourd'hui, mais reconnaissante encore pour les dons qui sont parvenus de chaque ville, de chaque village, de chaque canton du Canada, aux paysans souffrants de France. Oui, la France est et sera reconaissante.

Il arrive que la République est représentée, aujourd'hui, au Canada, par un des consuls les mieux doués qu'elle a jamais eus dans son corps diplomatique.

Je veux parler de M. Bonin, de Montréal, qui était conseiller d'ambassade et un homme d'Etat d'une grande clairvoyance. C'est un travailleur énergique qui connaît exactement les conditions économiques de la France et du Canada, et il a fait de son mieux pour améliorer la situation depuis que la guerre est commencée. Considérons l'importance du commerce franco-canadien. Il y a vingt ans ce commerce était d'environ $3,500,000 par année, importations et exportations, et l'année dernière il approchait $25,000,000. C'est le devoir impérieux du Canada de maintenir ce commerce et de faire tout ce qui est possible pour le développer dans l'avenir.

Quel était le chiffre de notre commerce avec l'Allemagne? En 1896 la valeur de ce commerce, importations et exportations, était de $7,212,000; et en 1914, l'année qui a précédé la guerre, il s'élevait à $19,119,000. Je ne crois pas que beaucoup de gens au Canada, et même dans l'empire, veuillent entretenir des relations commerciales avec l'Allemagne après la guerre; et si nous pouvons transférer ce commerce à la France, nous remplirons seulement un devoir patriotique.

J'ai été douloureusement surpris, l'année dernière, lorsque la France a lancé son premier emprunt de guerre, de voir que cet emprunt n'avait pas été mieux accueilli par nos banques canadiennes. Il existe en Europe un vieux dicton qui s'appliquait à la France avant la guerre, et qui, je suppose, s'y appliquera après: la France est la créancière de toutes les nations, et n'est la débitrice d'aucune.

Mon honorable ami le ministre du Commerce, qui est très versé dans la finance et connaît le crédit de tous les pays européens sait que cela est vrai. Chaque pays d'Europe était, au point de vue financier, plus ou moins le vassal de la France, et s'il y a quelque chose que l'on puisse regretter, c'est que la France ait été trop libérale et trop généreuse dans ses placements à l'étranger. Oui, j'ai été surpris, quand la France a offert quelques-uns des coupons de son emprunt national aux banques canadiennes, que la réponse n'ait pas été plus généreuse. Il y avait sans doute des raisons pour cela. Le Gouvernement et les banques prévoyaient peut-être que nous aurions nous aussi à faire des emprunts, et qu'il nous faudrait pourvoir de quelque façon aux besoins de l'échiquier britannique. A tout événement, j'exprime ce regret, et je désire déclarer de la façon la plus explicite possible qu'il n'y a pas une nation au monde, à l'exception peut-être de la Grande-Bretagne, dont le crédit soit meilleur que celui de la France.

Vous me demanderez peut-être, monsieur l'Orateur, et le ministre du Commerce me demandera sans doute aussi ce que nous pouvons acheter à la France. Je ne mentionnerai que quelques articles que nous pouvons acheter dans ce pays au lieu de les acheter en Allemagne, comme nous avons fait par le passé, ce sont les vins, les drogues, les ingrédients chimiques, les instruments scientifiques, et par-dessus tout, l'article de luxe, que l'on appelle communément l'article de Paris, qui a été ainsi insidieusement remplacé sur plusieurs marchés du monde par l'article de pacotille allemand portant la fausse étiquette "Article de Paris". Nos importateurs et leurs agents devraient veiller à ce que le monde commercial ne soit pas trompé comme il l'a été dans le passé, avec la pacotille allemande faussement étiquetée: "Article de Paris."

Mais ce qui est aujourd'hui important pour le Canada, c'est de savoir ce que nous pouvons vendre à la France. La liste que je vais donner vient d'une revue française qui traite spécialement des meilleures relations commerciales entre le Canada et la France. Bien que l'on ait dit souvent qu'il n'y a pas de sentiment dans les affaires, il existe, toutefois, en France aujourd'hui un mouvement très prononcé en faveur de l'expansion des relations commerciales avec les Alliés et particulièrement avec le Canada.

Le désir tout autant que la nécessité, après la guerre, de substituer au commerce austro-allemand des relations commerciales directes entre les alliés, soit par la création de tarifs de préférence, par la signature de

traités de commerce, ou par l'action directe de ligues commerciales ayant pour but spécial la rupture de toutes relations commerciales avec l'Allemagne, contribuera dans une grande mesure à l'expansion projetée, laquelle, en ce qui regarde le Canada, sera d'autant plus prononcée que nous pouvons fournir et fabriquer une immense quantité des articles que la France achetait autrefois en Allemagne.

Dans la "Revue", que je tiens à la main, on voit que durant l'année qui a précédé la guerre, la France a acheté en Allemagne, en articles manufacturés et en produits bruts, pour une valeur de $250,000,000. Or, monsieur l'Orateur, la France aura besoin d'obtenir au Canada et est prêt à recevoir de nous ses produits bruts et ses articles manufacturés. Le bois de pulpe, les chevaux, les bestiaux, les viandes et le poisson congelés, le fromage, la farine, le foin, le cuir, la sellerie, les chaussures, l'amiante, l'acier, les matériaux de construction et le matériel roulant pour les chemins de fer et toutes espèces d'outils et d'instruments qui, pendant la guerre ont été exportés du Canada vers la France continueront certainement à être exportés, et aux articles précédents il faudra ajouter les marchandises que la France avait coutume d'acheter en Allemagne et qu'elle sait maintenant pouvoir se procurer en Canada.

Ainsi que je l'ai dit, les exportations allemandes en France s'élevaient à $250,000,000 par année avant la guerre, et il n'y a pas de raison pour qu'une grande proportion de ce commerce ne soit pas donnée à l'avenir au Canada. Outre les articles et produits ci-dessus, les articles suivants peuvent maintenant trouver un marché en France: instruments agricoles, excavateurs à vapeur, dragues, charrues défonceuses et chevaux, machines à étendre le béton, rouleaux à vapeur, etc.; matériel de chemin de fer, pièces de rechange de locomotives, arbres de couche droits et recourbés, acier en barres, bandages de locomotives, wagons et fourgons d'employés; grilles de locomotives, boulons avec ou sans écrous, tubes en bronze manganèse, chaînes et crochets d'attelage, clous, pointes et crampes, tubes en cuivre, fils de cuivre, barres et plaques, cylindres en fonte pour locomotive, pièces en fonte et en acier, plaques en acier et en cuivre pour grilles, longrines, plaques et broches en cuivre, pièces en cuivre moulées, ressorts, plats, à spirale et à vis, heurtoirs, tuyaux à fumée avec couverture soudée, tuyaux sans soudure, tuyaux étirés, tubes en cuivre, traverses de chemins de fer en n'importe quelle quantité, m'informe-t-on; wagons plates-formes en bois et acier et wagons à marchandises pour voies larges et étroites, wagonnets de construction, acier en barres et en billes, acier structural, poutres cornières, machines à air comprimé, forets électriques et à air comprimé, appareils électriques, et articles de ferronnerie et de plomberie; machines à travailler le bois et le fer, mandrins et machines à raboter , machine à forer et fraiser, agrès, grues, poulies, etc,; bois et pulpe, fer, acier, cuivre, nickel, amiante, houille et phosphate; chevaux et bestiaux; laine et vêtements en laine, sous-vêtements, bas et chaussettes; cuir, chaussures, sellerie, harnais, courroies; beurre, œufs, fromage, poisson et viande en conserves, poisson et viande congelés, jambon, porc, homard, crabes, saumon, morue, sucre, sirop d'érable, mélasse, lait condensé, farine, foin; fourrures, peaux vertes et préparées; papier; napthe, savon, tabac, engrais artificiels, ficelle et corde, valises, carrosses; caoutchouc naturel et manufacturé, grain, alcool, instruments photographiques, meubles, filets de pêche, fil de chanvre et de lin, brosses, épingles, articles en coton, etc., etc.

[L'hon. M. Lemieux.]

Il y a quelques mois le gouvernement français envoyait au Canada et aux Etats-Unis une délégation composée de plusieurs membres de la chambre des députés. Cette délégation avait à sa tête M. Maurice Damour, qui a occupé une haute situation dans le monde financier en France. Si je ne me trompe, M. Damour a été pendant quelques années président de la commission du commerce étranger dans la chambre des députés à Paris. J'ai entendu le discours qu'il a prononcé devant le Board of Trade de Montréal à une réunion de marchands et manufacturiers, le 23 décembre dernier. Il a dit dans ce discours que la France ayant été prise à l'improviste par cette guerre, elle ne voulait pas être prise à l'improviste par la paix, et que pour cette raison elle envoyait à l'étranger des commissaires afin de chercher d'autres marchés pour remplacer ceux qu'elle avait auparavant, et afin de commercer avec d'autres nations que celles avec lesquelles elle avait jusque là commercé. Il a fait remarquer que tout le nord de la France ayant été envahi, les industries de cette région, et c'était les meilleures, ont été virtuellement détruites. Il a dit, par exemple, que les industries textiles et métallurgiques étaient désorganisées, et que la France aurait besoin d'obtenir du Canada ses matières brutes pour entrer dans sa période

de reconstruction. Il a dit qu'elle aurait besoin d'instruments aratoires automobiles pour remplacer la main-d'oeuvre. Un si grand nombre de jeunes gens ont perdu la vie sur les champs de bataille que les instruments aratoires devront remplacer la main-d'oeuvre en très grande partie dans l'agriculture en France. Il a dit que pendant des années les fabricants français avaient acheté, par exemple, leur amiante à Berlin, tandis que Berlin importait l'amiante directement du Canada. " Il ne faut plus commettre cette erreur à l'avenir," a-t-il dit. A la fin de cette réunion, le Board of Trade a adressé le câblogramme suivant au premier ministre de France, M. Aristide Briand:

Les associations économiques et les représentants des forces industrielles et commerciales du Canada assemblés pour recevoir la mission de M. Maurice Damour, député, acclament de tout cœur ses déclarations. Elles adressent au chef éminent du gouvernement français l'expression de leurs sentiments de gratitude et de dévouement fidèle à la grande et belle France, et afin d'affirmer leur volonté de maintenir demain dans le champ économique l'union fraternelle qui les unit aujourd'hui à la France dans la lutte pour le triomphe certain de la cause de droit et de la civilisation, les Canadiens décident de rendre bientôt à leur vieille mère patrie, dont ils chérissent le souvenir, la visite de M. Damour qui a ouvert avec succès un très brillant avenir aux relations économiques entre le Canada et notre chère et glorieuse France.

(Signé): Benson.
Président du Board of Trade.

Monsieur l'Orateur, mon honorable ami a reçu une délégation le 15 janvier.

Il y avait là des représentants de la chambre de commerce, de la halle aux blés, de quelques établissements de crédit et de quelques compagnies de transport. L'objet de cette entrevue avec mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie était de favoriser le commerce entre le Canada et la France et, dans ce but, on lui demanda d'envoyer en France des représentants qui suivraient l'exposition de Lyon. Mon honorable ami a fort à propos répondu que, comme il ne se trouvait dans cette députation que des représentants d'une partie du Canada, il se voyait dans l'impossibilité de faire ce qu'on lui demandait. C'est aussi mon avis. Il se prépare quelque chose de plus important que l'exposition de Lyon, puisque l'on nous annonce qu'une commission d'hommes d'affaires ira en France et peut-être bien dans les autres pays alliés afin d'établir systématiquement des relations de commerce plus avantageuses.

Je désire toutefois appeler l'attention du ministre sur une affaire que je regarde comme de grande importance. Il existe à l'heure présente en France un mouvement qui vise à la reconstruction des villes détruites pendant la guerre. J'ai à la main le programme d'un comité nombreux et important qui s'est formé en France dans le but d'organiser une exposition dite de la reconstruction. Cette exposition se tiendra sous le haut patronage du président de la république française et des ministères du commerce, de l'industrie, des postes et télégraphes, de l'agriculture, de l'intérieur, de l'instruction publique et des beaux-arts, du conseil général de la Seine et du conseil municipal de Paris. Elle sera tenue à Paris pendant les mois de mai, juin et juillet 1916. Quel en sera le but? Je désirerais pouvoir m'adresser aux groupes industriels du Canada, à nos manufacturiers, pour leur faire comprendre l'importance de cette exposition. Elle fera connaître au monde quels sont les besoins de la France au moment où elle se prépare à reconstruire ses villes et ses villages dévastés.

Les Américains n'ont pas été lents à répondre à l'appel que leur a fait le comité auquel je viens de faire allusion. Les Américains ont à leur tour formé un comité national et ils préparent à envoyer des représentants aux manufacturiers et autres occupés dans quelque branche de l'activité industrielle, afin de s'emparer autant que possible du commerce que cette reconstruction va nécessairement créer. L'exposition sera ouverte le 16 mai sur la terrace du jardin des Tuileries et dans les salles du Jeu de Paume, que le ministère a bien voulu mettre à la disposition des exposants. Le programme est de diviser le tout en quatre parties, la première devant comprendre les organes essentiels d'une ville moderne, le mode de distribution et d'extension et les plans de reconstruction, tout ce qui concerne l'esthétique et l'hygiène d'une ville, les précautions à prendre pour assurer le respect des goûts locaux, dont la variété prête tant de charme aux villes de France, la préservation des monuments historiques et de tout site naturel particulièrement joli, etc. La deuxième groupe contiendra les bâtiments en général, les édifices publics, les maisons d'habitation et les constructions rurales et industrielles. Dans la troisième apparaîtront, les procédés et matériaux de construction modernes, avec des exemples de ce qui a été accompli. La dernière et quatrième partie sera spécialement consacrée aux lois qui régissent l'arrangement, la construction, l'amélioration et l'embellissement des villes. Les manufacturiers américains savent que leur

chance est là et, comme ils sont prompts à saisir les occasions, ils ont lancé un appel aux fabricants des Etats-Unis. Je souhaiterais que cet appel eût été pareillement fait aux manufacturiers du Canada par mon honorable ami le ministre du Commerce. Je suis sûr que les nôtres, tout conservateurs qu'ils sont en général. . .

L'hon. M. GRAHAM: Oh, pas tous!

L'hon. M. LEMIEUX: Non, pas tous. Je suis sûr, dis-je, que nos fabricants sont des hommes éveillés, progressifs et capables, qu'ils peuvent lutter avantageusement contre ceux des Etats-Unis. J'espère que mon honorable ami leur fera spécialement appel afin qu'ils puissent obtenir une juste part de cette gigantesque entreprise de reconstruction que la France attend d'ici à quelques années. Permettez-moi de citer quelques passages de la lettre où les fabricants des Etats-Unis font cet appel:

Nous considérons qu'il y a là pour les manufacturiers américains la plus belle occasion qu'ils aient jamais eue de prendre pied en Europe. Les habitations de trente-cinq millions de personnes sont plus ou moins endommagées ou détruites et le tout devra être remplacé. Les routes, les rues des villes, tous les services publics, ceux de l'eau, des égoûts, du gaz, de la lumière électrique, les fabriques, les maisons d'habitation, les fermes, tout est détruit. Les artisans ont besoin d'instruments et d'outils par millions, de ces outils qu'il faut pour construire et pour remonter ces choses. Outre cela, les pays neutres ont eu l'habitude d'acheter des puissances maintenant en guerre, et dont les marchés sont entièrement dégarnis. Ces pays se trouvent dans un état de dépendance que chacun d'eux cherche à faire cesser. D'où il suit que tous désirent se procurer d'énormes quantités de machines les plus récentes qui leur permettront de fabriquer les choses qu'ils faisaient venir auparavant des pays présentement en guerre. Il faudra que pendant plusieurs années, les fabriques américaines travaillent dans toute la mesure de leur capacité pour satisfaire à ces besoins, mais elles devront exposer ici des modèles qui contentent l'acheteur. Je puis ajouter que les articles américains sont plus populaires en Europe que n'importe quels autres, mais il est presque impossible de se les procurer.

Voilà une belle occasion pour les manufacturiers canadiens.

Presque tout est recherché dans cette exposition, moins ce qui se mange et ce qui se porte. Pour mieux faire comprendre avec quelle rapidité s'enlèvent les objets mis en vente, permettez-moi de dire que déjà l'on nous demande de faire connaître nos prix et de soumettre des modèles pour la restauration d'une ville qui va coûter 50,000,000 de francs, une autre 250,000,000 et une troisième 600,000,000.

Les objets à exposer seront admis en franchise absolue et il sera fait des arrangements avec le consul de France au port d'expédition pour que les articles en partant portent une étiquette qui nous assure cette franchise.

Encore une fois j'appelle l'attention du ministre du Commerce et de l'Industrie sur cette circulaire, et je le prierais de la faire connaître aux fabricants et aux commerçants du Canada. L'occasion qui se présente est superbe, eu égard à notre position en France.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, retenir plus longtemps l'attention de la Chambre, si ce n'est pour dire ceci: il existe quelque confusion dans certains esprits au sujet de l'aptitude des Français pour le commerce. Le public est enclin à croire que des Français ne songent qu'à faire des économies. Les Français, monsieur l'Orateur, sont un peuple riche parce qu'ils pratiquent l'épargne, mais ils le deviennent parce qu'ils savent travailler; ils savent faire profiter leurs épargnes. On dit que le commerce d'exportation de la France ne fait pas grande figure dans les livres bleus. Pour répondre à cette observation, que l'on me permettre d'emprunter les paroles d'un des hommes politiques les plus capables de la France, d'un ex-ministre des affaires étrangères, qui a visité le Canada il y a quelques années, d'un homme qui, avant comme depuis la guerre, a été un des écrivains les plus remarquables, d'un homme qui a contribué à établir l'entente cordiale: M. Gabriel Hanotaux. Parlant du commerce de la France avec le monde, il a dit que cela pouvait se résumer à cette simple expression: "petit tonnage, grands profits". Nous n'expédions pas de houille hors de France à dit M. Hanotaux mais nous expédions des diamants: petit tonnage, grands profits. Nous n'exportons pas de coton, dit-il, mais un artiste de Paris achètera une toile, il y mettra un câdre, puis avec quelques coups de sa brosse, il y signera son nom—Cormon, ou quelque autre—et il la vendra 500,000 peut-être 1,000,000 de francs: petit tonnage, grands profits. Voilà, joint à son génie le commerce de la France exprimé en paroles.

Mais, monsiuer l'Orateur, pour terminer et regrettant d'avoir si longuement retenu l'attention de la Chambre, permettez-moi de dire que j'espère de mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie, qui a une telle maîtrise de la langue anglaise, mais à qui tout de même je soupçonne des sentiments français—j'irais même le dire à ses électeurs de Toronto...

Un DEPUTE: Il parle bien le français.

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, il parle bien le français; c'est un homme sorti des universités. J'espère de lui, dis-je, qu'il fera de son mieux pour favoriser le commerce du Canada avec la France. Il peut être fier de ce qu'il a déjà fait, non seulement depuis, mais avant la guerre, car notre commerce avec la France s'est merveilleusement accru depuis cinq ans. Mais l'heure est arrivée de nous assurer ce commerce dans de plus larges proportions, de le tenir dans les voies où il est entré et de le maintenir ainsi, entre le Canada et l'ancienne mère patrie du tiers des Canadiens, les fidèles alliés de la Grande-Bretagne, les relations les plus heureuses qui puissent exister.

M. GLASS (Middlesex-Est): J'ai une question à poser à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), mais, ne voulant pas l'interrompre, je ne l'ai pas fait pendant qu'il parlait. Il a cité une circulaire adressée aux membres de cette Chambre, mais il a omis l'exposé des motifs de la résolution qui s'y trouve reproduite, de même que certains passages de cette résolution. Jusqu'à un certain point, il en approuve les termes, je suppose, puisqu'il la présente à la Chambre et qu'il en fait mettre une partie au compte rendu des Débats. Je désirerais vous lire un passage de cet exposé des motifs ainsi que d'une partie de la résolution. L'honorable député peut n'avoir eu aucun motif de les passer sous silence, mais je crois qu'il serait utile de les ajouter au reste, comme indiquant l'opinion de ces cultivateurs, de ces manufacturiers et de ces hommes d'affaires qui se sont réunis à Galt:

Considérant qu'il semble possible aux alliés, par le moyen de droits de douane et autrement, de garder pour eux leurs vastes marchés afin d'en jouir mutuellement, à l'exclusion de l'ennemi, servant par là au double but de hâter leur propre établissement économique et de retarder celui des puissances centrales.

L'honorable député a dit ne pas vouloir retarder les travaux de la Chambre en lisant toute la résolution, mais il en a lu le 3e paragraphe, omettant le 4e, qui dit:

Un accord de tous les alliés qui assujétirait les productions des puissances centrales à des surtaxes ou autres empêchements propres à restreindre la concurrence qu'elles nous font sur les marchés des états alliés.

J'aurais voulu savoir de mon honorable ami pourquoi il a passé sous silence ces lignes de l'exposé des motifs et de la résolution dont il a donné lecture.

L'hon. M. LEMIEUX: J'aurais pu facilement lire la quatrième clause. J'ai cité des extraits de cette circulaire, afin de montrer la nécessité pour le Canada de prendre part à la conférence économique de Paris. J'ai regretté l'absence d'un délégué canadien à cette conférence.

Je n'ai cependant jamais eu l'intention d'éluder la question, et je n'ai pas dit que je m'étais engagé à défendre la politique du commerce préférentiel. Je suis cependant disposé à prêter une oreille bienveillante à l'idée que mon honorable ami le ministre du Commerce a présentée, et à tous les arguments qu'il pourrait formuler à l'appui de cette idée. J'ai déclaré que les théories en apparence si brillantes qui avaient séduit l'esprit et le cœur des hommes avant les hostilités s'écrouleraient comme un château de cartes après la guerre. Je m'attends que quelques-uns de mes amis tories seront libre-échangistes la paix venue. C'est pourquoi je ne demande pas mieux que d'être persuadé, et je regrette sincèrement que le Canada ne sera pas représenté à la conférence de Paris et ne pourra pas exposer ses vues à ce sujet.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): Malheureusement pour moi-même, je n'étais pas présent cette après-midi en cette Chambre quand mon honorable ami le ministre du Commerce a prononcé son discours. Je suis cependant pleinement d'accord avec mon honorable ami de Vancouver (M. Stevens), qui a dit que l'éloquent orateur s'est surpassé lui-même. Le ministre du Commerce a le talent de prononcer de beaux discours et d'exprimer d'excellentes idées. Par malheur, cependant, ses collègues ne paraissent pas toujours être d'accord avec lui, ou du moins ils ne me paraissent pas l'appuyer suffisamment. Tout récemment, nous avons entendu de sa bouche un des discours les plus éloquents prononcés en cette Chambre. Je crois que c'était sur le budget, quand il a appuyé sur l'importance d'en finir une bonne fois avec la politique de clientèle et de constituer un comité chargé de s'occuper de toutes les demandes pour dépenses de fonds publics, avant l'inscription de ces articles au budget. C'était là une excellente idée, mais il ne semble pas qu'elle ait fait une forte impression sur ses collègues, parce que les crédits ont continué à s'accumuler dans les départements, peut-être pas dans une aussi forte proportion depuis un an ou deux, mais cependant dans une mesure encore fort considérable, et tous les ministres l'un après l'autre ont demandé des millions de dollars qu'ils prétendent ne pas avoir lieu de dépenser durant l'année courante.

La seule raison qui me porte à formuler quelques observations en ce moment, c'est

que je crois comprendre que le ministre du Commerce se propose de dépenser des sommes considérables pour rechercher un peu partout à la surface de la terre s'il n'y aurait pas de nouveaux débouchés pour notre commerce avec des pays avec lesquels nous ne faisons pas aujourd'hui de trafic. Je reconnais volontiers qu'il est fort désirable et nécessaire que le Canada s'assure le plus grand nombre possible de marchés étrangers. Mais ce que je désire faire observer tout particulièrement à mon honorable ami, c'est que chaque fois qu'il enverra des commissaires pour obtenir ces nouveaux marchés, cela ne pourra se faire qu'à des frais énormes pour nous. En chaque cas particulier, et surtout quand il s'agit d'un arrangement à conclure avec un pays étranger éloigné, en outre des frais pour s'assurer ce trafic, il faut aussi subventionner des lignes de paquebots pour ces transports, de sorte que le contribuable doit mettre la main à son gousset, et tous profits pouvant être réalisés avec le trafic il lui faut payer pour subventionner les navires portant le fret d'aller et retour entre le Canada et tout pays quelconque avec lequel l'arrangement a été conclu. Citons entre autres, l'arrangement conclu par mon honorable ami avec les Antilles.

La chose, par elle même, est excellente, mais nous n'en avons presque rien retiré et cela a nécessité de fortes dépenses. Si nous négocions avec nos propres colonies-sœurs, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, il nous faut accorder d'énormes subventions de navires. Si mon honorable ami peut s'assurer de nouveaux débouchés avec d'autres pays, il lui faudra dépenser des sommes considérables en subventions, afin de s'assurer ce trafic. Ce que je désire tout particulièrement faire observer, c'est qu'à nos portes mêmes, et si nous voulons tout simplement nous donner la peine de le demander, nous pouvons faire un commerce plus considérable en une seule semaine que nous ne le saurions faire en toute une année avec tout autre pays avec lequel mon honorable ami peut conclure un arrangement après avoir payé pour cela la forte somme. A nos portes mêmes il y a une population de 90,000,000 à 100,000,000 d'habitants qui ne demandent pas mieux que de faire des affaires avec nous, qui font déjà avec nous des affaires considérables, dépassant le total de tout le commerce du Canada avec le reste de l'univers. Le Canada, avec une population d'environ 7,500,000, achète approximativement deux fois autant des Etats-Unis que les 90,000,000 ou 100,000,000 d'habitants du pays voisin n'achètent de nous, et il nous faut combler l'écart, en commerçant avec d'autres pays. Nos voisins ne demandent pas mieux que d'acheter de nous. Mon honorable ami pourrait les y décider par un simple tour de main, et la chose serait d'un grand avantage pour le peuple du Canada.

En une foule d'endroits au Canada, on a demandé, presque d'une seule voix, une plus grande liberté commerciale avec les Etats-Unis et nous pourrions en jouir, sans qu'il en résultât d'inconvénient pour le pays. Et cependant le premier ministre et ses collègues refusent carrément de nouer de plus étroites relations avec un pays où nous pourrions faire un commerce fort avantageux et des plus lucratif pour nous. Les Etats-Unis sont probablement le plus riche pays du monde en ce moment. Depuis deux ans, cette guerre a fait gagner à nos voisins des milliards de dollars et ils veulent acheter nos marchandises, tandis que presque tous les pays auxquels le ministre peut s'adresser pour faire des arrangements commerciaux ont été plus ou moins appauvris par la guerre. Je n'entends pas par là que si le ministre faisait quelque arrangement commercial avec quelque nation belligérante, elle ne paierait pas le prix des marchandises achetées. Sans doute elle paierait; sans cela elle n'achèterait pas de marchandises. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'à nos propres portes il y a une population de cent millions d'âmes qui veulent acheter nos marchandises.

M. EDWARDS: Que veulent-ils acheter?

M. TURRIFF: Tout ce que peut produire la terre au pays, de l'Atlantique au Pacifique.

M. COCKSHUTT: Qu'en feraient-ils?

L hon. M. GRAHAM: Lisez donc les relevés du commerce.

M. TURRIFF: Peu importe ce qu'ils en feront. Que mon collègue ne s'inquiète pas de ce que nos voisins feront des instruments aratoires qu'il fabrique, s'ils les achètent et en paient le prix. Peu lui importe qu'ils les utilisent pour labourer la terre ou qu'ils les laissent pourrir sur leurs champs. S'ils achètent nos marchandises et qu'ils en paient le prix, que veut-il davantage? Voilà une population de cent millions d'âmes qui va acheter nos marchandises, nous fait des offres en ce sens, veut nouer de meilleures relations commerciales, bref, qui tient à se procurer nos marchandises et veut payer comptant. Je le demande, que peut-on exiger davantage?

Dans l'Ouest canadien, nous n'avons guère que les produits du sol à vendre. Il n'y a guère de manufactures dans la région des prairies. Il devra s'écouler des siècles avant que l'Ouest devienne un pays industriel, et cela parce que le prix de l'existence y est plus élevé que dans l'Est et qu'il y a absence de matières premières. L'avantage d'importer la matière première et de payer les frais de transport, comparativement à l'importation d'articles fabriqués, n'est pas assez prononcé pour l'emporter sur le surcroît de coût de fabrication. En tout état de cause, l'industrie ne saurait se généraliser dans l'Ouest; l'on s'en tiendra aux produits naturels, tels que blé, avoine, orge, lin, bestiaux, chevaux, moutons, porcs, bref, tous les produits agricoles. Nous vendrons ces articles, tout en achetant les fabrications de l'Est, si nous pouvions les obtenir à aussi bon marché qu'ailleurs.

M. BLAIN: Que dites-vous de Winnipeg comme centre industriel?

M. TURRIFF: Winnipeg fait quelque assemblage et un peu de fabrication.

M. BLAIN: Winnipeg figure au troisième rang parmi les villes manufacturières du Canada.

M. TURRIFF: Je connais parfaitement les relevés du commerce, et Winnipeg n'est pas une ville industrielle, au même sens que Montréal et Toronto. Dans l'Ouest, nous fabriquons certaines choses. Winnipeg serait un centre important d'assemblage. Mais même si l'Ouest devient fabricant, sa principale occupation sera l'agriculture de ses industries connexes. Nous vendrons ces produits partout où nous le pourrons faire le plus avantageusement, et nous achèterons les produits fabriqués que nous utilisons jusqu'à concurrence de centaines de millions de dollars, faisant ainsi de l'Ouest canadien le meilleur marché pour le fabricant canadien. Que veut l'industriel canadien? S'il envisageait la question sous son angle véritable, il tiendrait à metttre le cultivateur canadien en mesure d'obtenir le meilleur prix pour ses produits. Quel emploi le cultivateur de l'Ouest fait-il de son argent? Il ne l'enfouit pas sous terre. Il l'envoie dans les villes et dans les villages à proximité, et de là cet argent s'achemine chez le marchand de gros de Winnipeg, puis vers l'Est pour payer le prix des articles fabriqués. Pourquoi donc ne pas favoriser le plus possible le cultivateur de l'Ouest, afin qu'il devienne pour l'industriel de l'Est un meilleur client qu'il ne le saurait être, tant qu'on n'agrandira pas son marché? Il ne demande pas qu'on grève de droits les choses qu'il produit.

Vous ne trouverez pas dans la province de l'Ouest une organisation de cultivateurs pour demander de placer un impôt sur ce que le cultivateur produit. Ils veulent faire enlever les droits sur les marchandises qu'ils produisent. Donnez-leur le libre-échange et laissez-les faire. Ils vendront là où ils trouveront leur profit. S'ils vendent plus cher au-delà de la frontière, ils y enverront leurs produits et auront plus d'argent à dépenser dans l'Est du Canada et augmenteront les recettes du Canada en général et de l'industrie canadien en particulier.

Le Canada en général tirerait profit du libre-échange. Il y a quatre ans, au cours de la campagne en faveur de la réciprocité, on a objecté que le cultivateur aurait trop à payer pour le marché américain. Or, voici notre chance d'arriver au marché américain sans payer pour le privilège. Admettons que nos honorables amis de la droite avaient raison il y a quatre ans, je ne le crois pas, mais n'en parlons pas maintenant. Aujourd'hui, ils peuvent atteindre le marché américain avec le blé canadien, et tous ses sous-produits, et les pommes de terre, en admettant en franchise ces mêmes articles. Les cultivateurs de l'Ouest et beaucoup des cultivateurs de l'Est demandent cette réforme, parce qu'elle augmenterait le commerce du Canada jusqu'à des dizaines de millions par année. Mon honorable ami, le ministre du Commerce pourrait effectuer ce changement immédiatement; ses collègues et lui n'ont qu'à le vouloir. Il n'en coûterait pas un seul dollar; il n'aurait aucune subvention à accorder à des compagnies de navigation. Pourquoi ne pas le faire?

Mon honorable ami cherche qui envoyer aux quatre coins de la terre pour essayer d'obtenir des conventions commerciales qui dans une année ne rapporteraient pas ce que rapporterait dans une semaine l'augmentation du commerce avec les Etats-Unis. Qu'on ait pas fait la chose est très difficile à comprendre. Il y a quatre ans, nos amis du Gouvernement soutenaient qu'admettre le bétail en franchise serait la ruine du pays. Mais il y a un peu plus de deux ans et demi, les Etats-Unis décidèrent d'admettre en franchise le bétail et les porcs; la conséquence fut que presque tout le bétail exporté du Canada a pris le chemin des Etats-Unis. Pourquoi? Simple-

ment, parce que nous pouvons avoir un meilleur prix de notre bétail qu'en l'envoyant à Liverpool.

Mes honorables amis de la droite se sont-ils aperçus qu'il y avait moins de loyalisme dans les provinces de l'Ouest depuis que les gens vendent leur bétail et leurs cochons aux Etats-Unis?

Se sont-il aperçus que le Canada en souffrait de quelque façon? S'ils le croient, que n'y mettent-ils ordre? Ils savent pertinemment que le Canada s'en est bien trouvé et que ce serait dans le très grand intérêt du Canada d'augmenter ce commerce. Mon honorable ami, le ministre, se sent porté à augmenter le commerce du Canada. Je lui recommanderais, plutôt que de faire cette grande dépense pour envoyer des gens par l'univers dans le but d'attirer un commerce plutôt aléatoire —chose assez bonne dans un sens—de commencer par s'emparer du marché qui se trouve à sa porte et qu'on peut atteindre sans qu'il n'en coûte rien. N'est-ce pas là le bon sens? Peut-on être plus raisonnable? C'est ce qu'on demande; personne n'en souffrirait, et ce serait un très grand pas de fait vers le but que mon honorable ami cherche à atteindre. Il arrive souvent qu'on apprécie peu ce qu'on peut avoir pour rien ou à peu de frais.

Mon honorable ami s'imagine que s'il peut établir des relations commerciales avec un pays à 10,000 milles de distance, en payant un million et demi de subventions à des navires pour le transport des marchandises exportées et importées, il aura accompli quelque chose d'une grande valeur pour le pays, et dont le mérite rejaillira sur le Gouvernement. Je ne tiens pas le moins du monde à entraver mon honorable ami dans ses efforts pour attirer le commerce étranger, mais je lui demande de s'emparer d'abord de celui qui est à nos portes et que nous pouvons avoir sans rien payer. Pourquoi mon honorable ami refuse-t-il? Je ne puis voir d'autre raison que le désir de plaire aux industriels canadiens. Je me trompe peut-être, mais je ne vois pas d'autres raisons plausibles de nous refuser le marché américain quand nous pouvons l'avoir. Je ne doute pas qu'au blé, ses sous-produits et les pommes de terre, mon honorable ami pourrait ajouter à la liste un grand nombre d'autres produits naturels, sans toucher en rien aux produits fabriqués et sans déranger d'aucune façon l'industriel canadien.

Quant à la construction des navires, je désire faire remarquer au ministre qu'en Angleterre, si l'on en croit les journaux d'outre-mer, le gouvernement et les gens d'affaires insistent pour qu'on s'efforce d'augmenter la flotte marchande.

On se plaint fort de ce que dans une ville en particulier où fleurit l'industrie de la construction maritime, sur 157,000 heures d'ouvrage les ouvriers aient gaspillé plus de 15,000 heures. L'article auquel je désire faire allusion en particulier concluait en signalant les pertes énormes que subit le pays de ce chef et à quelle extrémité il faudra en arriver si la guerre se continue. Il est réellement malheureux d'avoir à constater qu'au cours de la dernière semaine une moyenne de cinq navires ont été coulés chaque jour par les sous-marins et les mines des Allemands, soit un total de 33 navires pour la semaine. C'est une grande perte. Je doute fort que les constructeurs de navires anglais, outre la tâche qui lui incombe de maintenir et d'augmenter les effectifs de la marine de guerre, soient en état de remplacer en même temps les navires marchands qui sont coulés, si les Allemands sont en état de continuer leurs ravages à ce train-là.

Ces navires, évidemment, ne sont pas tous des vaisseaux anglais, mais la destruction des navires appartenant aux nations neutres ou alliées, démoralise tout autant le commerce d'exportation des produits canadiens sur le marché anglais que s'il s'agissait de vaisseaux britanniques. Je constate que l'on est actuellement à construire de gros navires aux Etats-Unis.

L'autre jour, un navire dont la construction n'est pas encore commencée, a été vendu aux enchères publiques sur la côte du Pacifique. Ce navire doit avoir un tonnage de 7,500 tonnes. Le compte rendu ne dit pas s'il s'agit du tonnage enregistré ou de sa contenance au point de vue du transport. Ce navire a été adjugé au prix de $600,000, bien qu'il ne pourra pas être terminé avant l'été prochain. Au Canada, nous devrions être en état de construire des navires tout aussi bien qu'aux Etats-Unis, et à mon avis, le Gouvernement devrait étudier sérieusement ce problème. J'ai la certitude que, si le ministre du Commerce et de l'Industrie se consacre à cette tâche, il constatera que les membres de la gauche, bien que nous soyons parfois enclins à la critique—et pour ma part, je suis d'avis que les critiques ne sont pas de nature à nuire à un gouvernement—sont disposés à prêter tout leur concours au Gouvernement afin que cette industrie de la construction navale s'implante au pays. Je suis d'opinion, pour ma part, que nous devrions faire disparaître les

droits sur tous les articles qui entrent dans la construction des navires, puis offrir de l'encouragement sous une forme permanente aux constructeurs canadiens afin de les engager à se lancer dans ces entreprises, mais pour cela, il faudrait que l'encouragement soit sous une forme plus tangible qu'à l'heure actuelle. Si nous adoptons des mesures en ce sens, nous serons peut-être en état de remplir les vides qui sont faits dans la marine marchande.

J'ai été heureux d'entendre le ministre du Commerce et de l'Industrie exprimer l'espoir que la paix serait bientôt conclue; mais après avoir entendu les observations de son collègue, le ministre de la Milice, on serait porté à conclure le contraire, car le ministre de la Milice a exposé la situation devant cette Chambre. Quels que soient les efforts que nous tentions dans un avenir prochain, il est malheureux d'être obligés de nous l'avouer, mais il n'en reste pas moins établi que nous n'avons pas encore commencé à repousser les armées teutonnes. Les Allemands gagnent du terrain en France, à l'heure actuelle; nous ne les avons donc pas encore repoussés. Les Russes repoussent les Turcs, mais les armées allemandes retiennent encore les positions qu'elles ont conquises. Loin de moi l'idée que nous ne finiront pas par obtenir la victoire, mais l'empire et les nations alliées ont une rude tâche en perspective, de sorte que si nous retardons trop à entreprendre la construction des navires afin de continuer le trafic entre le Canada et la Grande-Bretagne, si les Allemands continuent à couler les vaisseaux marchand à raison de cinq par jour, il pourrait très bien arriver, que, l'automne prochain lorsque viendra le moment de transporter en Angleterre notre blé et nos autres produits dont l'empire a absolument besoin, il n'y ait plus assez de navires pour cela, quels que soient les prix que nous soyons prêts à payer.

Je suis également d'avis que nous devrions prendre des mesures, afin de nous assurer des débouchés qui sont à notre portée de ce côté-ci de l'Atlantique. J'ose espérer que le ministre étudiera cette question, et je suis certain que s'il décide de tenter quelque chose en ce sens, avec l'habileté et l'expérience qu'il possède, il réussira assurément. J'ai également la certitude que les membres de l'opposition sont prêts à lui donner tout leur concours afin d'atteindre ce but.

M. EDWARDS: L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) me fait souvenir d'un couplet ainsi conçu:

The lightning bug is brilliant, but it has'nt any mind—
It wanders through creation with its headlights on behind.

M. TURRIFF: C'est très spirituel.

M. EDWARDS: Je ne veux nullement dire ni laisser entendre que l'honorable député d'Assiniboïa, à l'exemple de la luciole, n'a pas d'esprit. Il y a de l'esprit d'une certaine façon; mais on me permettra de dire, je n'en doute pas, que la dernière ligne de ce couplet s'applique très-bien au cas de mon honorable ami: C'est à dire que ses faneaux sont placés en arrière. Si l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a quelque peu oublié son histoire ancienne, il existe encore des membres de cette Chambre qui ne sont pas dans le même cas.

Il en est quelques-uns parmi nous qui se rappellent encore que ce même député, aujourd'hui si empressé à rendre toutes choses aussi libres que l'air que nous respirons et si ardent à demander le dégrèvement des machines agricoles, est justement celui qui, en 1907, ne se contentait pas de voter contre la réduction du droit imposé sur ces machines mais soutenait que les cultivateurs de l'Ouest ne désiraient pas qu'on enlevât le droit en entier. Or, il se prétend encore aujourd'hui l'interprète des vues des cultivateurs de l'Ouest. Quel changement est-il survenu dans l'Ouest? Les cultivateurs n'ont-ils plus la même idée qu'ils avaient sur ce point, ou est-ce l'honorable député qui a changé d'attitude depuis qu'il est passé à votre gauche, monsieur l'Orateur? L'honorable député de Souris proposa alors une réduction du tarif Fielding. L'hon. M. Fielding, qui était ministre des Finances dans le gouvernement Laurier répondit qu'il serait fort mal à propos d'adopter la motion. Et l'honorable député, en bon et loyal partisan, de s'incliner. Ne réduisons pas le droit, dit-il, les cultivateurs de l'Ouest ne le veulent pas. Or, voici qu'il prêche le contraire depuis que le Gouvernement est changé. Il convient donc d'accepter sa déclaration "cum grano salis", et même qu'on ne lésine pas sur la quantité.

L'honorable député dit qu'il y a, de l'autre côté de la frontière, 100,000,000 d'âmes qui ne veulent rien tant qu'acheter nos produits. Les Américains, dit-il, ont aboli les droits sur nos bestiaux. Mais ils avaient une bonne raison de le faire; ils avaient besoin de nos bestiaux aux Etats-Unis, et s'ils n'ont pas fait de même pour notre blé, c'est qu'ils n'en avaient pas un

besoin aussi pressant que de nos bestiaux. Le marché américain est-il le marché naturel des produits agricoles du Canada? Les membres de la gauche l'ont souvent affirmé, mais, pour moi, il n'en est rien. Le ministre du Commerce a raison d'envoyer ses agents à l'étranger pour nous y ouvrir de nouveaux marchés et établir des relations commerciales entre nous et les pays d'outre-mer. Les Antilles, par exemple, sont un marché naturel pour nos produits agricoles, parce que les produits dont nous disposons ne sont pas indigènes aux Antilles. Les marchés naturels pour nos produits sont non pas les Etats-Unis mais les pays où les produits de cette nature ne sont pas indigènes. Aux Etats-Unis il y a un excédent de ces mêmes produits, et non seulement nos voisins ne sont pas des consommateurs par rapport au Canada, mais ils constituent ses plus forts concurrents sur tous les marchés du monde. Il n'est pas un pays qui produise du blé en plus grande abondance que les Etats-Unis. Nous avons exporté du blé en quantité, l'année dernière, mais ce n'était qu'une faible proportion comparativement à l'excédent que les Etats-Unis avaient à exporter. Ce pays-là est au premier rang pour la production du maïs, et quant à l'avoine il en exporte encore beaucoup plus que le Canada. J'ose dire que les Etats-Unis exportent plus de viande que tout autre pays du monde. Et cependant l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) vient nous déclarer que les Etats-Unis représentent un marché naturel pour le blé canadien quand ils exportent plus de blé que tout autre pays?

M. TURRIFF: Et plus d'avoine.

M. EDWARDS: L'honorable député vient nous dire que les Etats-Unis représentent un marché naturel pour notre avoine, bien qu'ils exportent plus d'avoine que nous; il vient nous dire que ce pays représente un marché naturel pour la viande canadienne, bien qu'il exporte plus de viande que tout autre pays de l'univers. L'honorable député ne cherchera pas, je l'espère, à contredire là-dessus?

M. TURRIFF: Mon honorable ami pose-t-il une question?

M. EDWARDS: Je cite des faits. Mon honorable ami ne niera pas que les Etats-Unis exportent plus de viande que tous les autre pays. Prétend-il nier cela?

M. TURRIFF: Si les Etats-Unis exportent beaucoup d'avoine, ils en importent aussi de grandes quantités du Canada, en aquittant un droit de douane; ils importent également beaucoup d'animaux bien que ceux-ci soient admis en franchise.

M. EDWARDS: Mon honorable ami ne nie pas ce que j'ai dit.

M. TURRIFF: Non; c'est la vérité.

M. EDWARDS: Alors, nous sommes d'accord sur ce point.

M. TURRIFF: Oui.

M. EDWARDS: Je savais que mon honorable ami ne me contredirait pas. Il a aussi prétendu que les Etats-Unis étaient notre marché naturel pour l'écoulement de notre viande.

M. TURRIFF: Oui.

M. EDWARDS: Cette prétention n'est pas logique, puisque les Etats-Unis exportent plus de viande que tout autre pays.

M. TURRIFF: Ils achètent nos animaux.

L'hon. M. GRAHAM: Ils achètent également notre matière brute.

M. EDWARDS: Si l'honorable député de Renfrew-Sud se donne la peine de consulter les rapports officiels, des deux dernières années, il constatera qu'immédiatement après l'abolition du droit, l'exportation du bétail du Canada aux Etats-Unis a augmenté dans de grandes proportions, mais que le mouvement ne s'est pas soutenu et qu'il y a eu une diminution considérable depuis.

M. TURRIFF: Où exportons-nous nos animaux?

M. EDWARDS: Il n'est pas logique de prétendre qu'un pays comme les Etats-Unis qui est un des plus grands, si non le plus grand, des pays agricoles du monde, qui exporte des quantités considérables de produits agricoles, soit le marché naturel agricole. Loin d'être notre marché naturel, ce pays est notre plus redoutable rival, sur les marchés étrangers.

M. COCKSHUTT: C'est tout l'opposé d'un marché naturel.

M. EDWARDS: Mon honorable ami (M. Cockshutt) a parfaitement raison. Le marché naturel pour l'écoulement de nos produits se trouve dans les pays qui ne produissent pas les mêmes articles que nous. Le commerce le plus avantageux que nous puissons avoir, c'est avec les pays qui achètent de nous ce qu'ils ne produisent pas et qui nous vendent, en retour des articles que nous n'avons pas ici. Ce sont

sur ces bases qu'on peut espérer établir un commerce solide.

Les honorables membres de la gauche, avec le projet de réciprocité qu'ils ont tenté d'imposer au pays, voulaient ouvrir nos marchés à l'excédent de production des pays agricoles. C'est pour cela que les électeurs les ont chassés du pouvoir. Si la campagne de nos adversaires en faveur de la réciprocité avait triomphé, qu'en serait-il résulté? Il en serait résulté que nos cultivateurs auraient toujours été obligés d'accepter, pour leurs produits, les prix les plus bas, car chaque fois que les prix, au Canada, auraient été assez élevés pour induire les cultivateurs de l'Argentine, des Etats-Unis ou d'un pays quelconque, à envoyer leurs produits ici, ils se seraient empressés de le faire. Les prix de nos produits agricoles auraient été abaissés au niveau des prix en cours dans aucun autre pays. Voilà ce qui serait arrivé si le projet de réciprocité avait été accepté. En 1911, après avoir mûrement étudié la question, les électeurs du Canada ont décidé qu'ils ne voulaient pas de cet arrangement et quand l'honorable député d'Assiniboia cherche à se convaincre et à convaincre les autres que les Canadiens désirent la réciprocité, je ne crains pas de dire que, malgré son courage, ni lui ni aucun de ses collègues de la gauche n'oseraient demander le verdict de la Chambre et encore moins celui des électeurs sur cette question. Le peuple a rendu sa décision, et mon honorable ami et les membres de l'opposition, en général, sont convaincus, dans leur fort intérieur, que la décision prise en 1911, fut une décision sage.

M. TURRIFF: Je ne l'admets pas.

M. EDWARDS: Mon honorable ami se rend compte que les électeurs ont décidé au mieux de leurs intérêts. Il n'y a aucun doute sur ce point et l'honorable député ne l'ignore pas. Il a aussi fait une courte allusion à la présente guerre. Il a parlé de l'optimisme du ministre du Commerce et il a dépeint le ministre de la Milice comme quelque peu pessimiste. Aujourd'hui, il nous a aussi fait connaître son avis; que l'Allemagne prend le dessus dans cette guerre. Je ne partage pas son avis. S'il pouvait connaître le sentiment de la population d'Allemagne, il s'apercevrait que celle-ci n'est pas d'accord avec lui. Elle ne croit pas avoir le dessus.

Dans une grande guerre, il faut tenir compte de trois facteurs: les hommes, les fonds et les munitions. Lorsque la guerre dure peu, on peut faire abstraction de la question des fonds, et supposer que les deux camps belligérants en auront assez, mais lorsque la guerre se prolonge, l'argent devient un facteur, et il est le facteur le plus important dans le présent conflit. Au début, l'Allemagne avait le dessus sur la France, la Russie et l'Angleterre en fait d'hommes et de munitions. C'est pour cela qu'elle a pu faire les merveilleux progrès qu'elle a faits à l'Est et à l'Ouest; mais depuis six à huit mois, la situation est entièrement changée. Bien qu'il soit vrai que la ligne se trouve presque où elle se trouvait il y a quelques mois...

M. TURRIFF: Je n'ai pas dit autre chose.

M. EDWARDS: Mais l'honorable député a laissé une impression que je veux dissiper, si je le peux. Bien qu'il soit vrai que la ligne se trouve presque à l'endroit où elle se trouvait il y a quelques mois, il est vrai, aussi, que les Allemands n'ont pas pu continuer leur offensive et s'avancer à l'Ouest parce que, entre temps ou depuis quelques mois, la France et l'Angleterre ont pu amener non seulement des hommes, mais des munitions, et que, en fait d'hommes et de munitions, ces deux pays sont sur le même pied que l'Allemagne, et s'y maintiennent.

On peut en dire autant des champs de bataille de l'Est, de la lutte entre la Russie et l'Allemagne. Bien que l'Allemagne occupe la plus grande partie de la Belgique, bien qu'elle se maintienne en France et qu'elle ait ravagée la Serbie, si l'on examine la situation dans son ensemble, on constate que la situation de l'Allemagne et de l'Autriche, dans cette guerre, s'est assombrie. Si c'est là ce qui se passe sur la terre, il y a un autre aspect de la question. Le plus rude coup que l'Allemagne ait éprouvé dans cette guerre lui a été porté sur l'Océan par la marine anglaise qui retient ses vaisseaux de guerre derrière les forts du canal de Kiel et qui a dispersé ses bâtiments marchands et les a fait disparaître de la surface des mers.

L'honorable député a parlé des navires anglais que les torpilleurs allemands ont coulés et il a laissé entendre que, si cela continue, nous n'aurons probablement pas assez de navires pour transporter notre blé —où donc?—non pas aux Etats-Unis, mais au-delà de l'Atlantique, en Angleterre. A quelque prix que ce soit, il nous faut, dit-il, assez de navires pour transporter notre blé en Angleterre. Si cela est vrai pour

nous, cela est vrai pour les Etats-Unis aussi. Ils n'auraient pas la chance de transporter leur blé au-delà de l'Atlantique. Le représentant d'Assiniboia prendra-t il la parole et dira-t-il que, dans un cas comme celui-là, si nous n'avions pas accès au marché anglais, notre seul marché pour la vente de notre blé, serait le marché des Etats-Unis où se trouveraient des millions de boisseaux qu'il serait impossible de porter sur les marchés du globe? Le soutiendra-t-il? S'il ne le soutient pas, comment peut-il logiquement maintenir sa position?

Comment se fait-il que le blé canadien et le blé des cultivateurs de l'Ouest traversent l'Océan pour se rendre sur les marchés du monde lorsque l'honorable député dit que les navires peuvent être coulés? C'est que la flotte de la Grande-Bretagne est maîtresse des mers.

Je ne saurais reprendre mon siège sans reppeler au député d'Assiniboïa qu'il a été du nombre de ceux qui ont élevé la voix dans cette enceinte, et qu'il a contribué à empêcher le Canada d'augmenter la puissance de cette flotte et d'aider à la protection de nos produits pendant qu'ils sont transportés du Canada jusqu'aux marchés du monde.

L'hon. M. GRAHAM: Monsieur l'Orateur, le sujet du débat semble avoir échappé à tout le monde, et tout le monde semble s'en être éloigné. L'honorable préopinant (M. Edwards) a parlé de la Marine. Je ne crois pas qu'il ait laissé de côté une seule question dont la Chambre ait été saisie au cours de l'année dernière.

Je me propose de faire quelques commentaires sur le projet du ministre du Commerce, relativement au développement du commerce canadien et des moyens dont il veut se servir. Pendant que je m'entretenais avec le premier ministre de ce temps-là des députés de l'administration, on m'a demandé un jour, quel département je considérais comme le plus important. Je n'ai nommé ni le département des Finances, ni le département de l'Agriculture, bien qu'ils soient très importants, mais j'ai dit que le département qui offrait le plus vaste champ d'action à un homme doué d'une grande dose d'énergie c'était le département du Commerce, dans un pays jeune et qui est à peine entré dans la voie du progrès.

Quoi qu'il en soit, je m'abstiendrai de tout commentaire jusqu'à ce que soit déposé le budget supplémentaire, car je crois savoir que mon honorable ami a pour ainsi dire déterminé ses collègues à y laisser inscrire une certaine somme destinée à cet objet. En dépit de toutes les théories que l'on a échafaudées ce soir—je ne dis pas cela pour déplaire à ceux qui se sont prononcés sur l'assujétissement du commerce à un tarif de faveur—lorsque le ministère ou les membres d'une convention quelconque aborderont l'étude de la véritable question, ils s'apercevront que les représentants du Canada ne consentiront pas, ce en quoi ils auront parfaitement raison, à abdiquer d'aucune façon leur droit de gérer leurs propres affaires comme ils l'entendent, bien que cela ne soit peut-être pas du goût de quelques-uns. D'ordinaire, quand il s'agit d'organiser quelques nouvelles mesures, il est bon en principe, de ne permettre à aucune autre nation, pas même à une de celles qui font partie de l'empire, de déterminer les conditions dans lesquelles doivent être gérées nos affaires. Comme par le passé, ces conditions continueront à être déterminées par le Canada même. Le sujet est très vaste, et je crains bien que si je poursuivais sur ce ton, je finirais par faire un discours. Je réserve mes observations pour le moment où le budget supplémentaire viendra en discussion.

M. McCREA (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, il est un sujet dont le ministre du Commerce (sir George Foster) pourrait, ce me semble, s'occuper beaucoup plus aisément qu'il n'a réussi à traiter aujourd'hui les questions de marine marchande et de construction de navires. L'écorce de pruche est assez peu abondante au Canada, mais on en récolte plus qu'il ne s'en peut consommer au pays; or, l'exportation a été interdite par un décret du conseil rendu depuis environ un an, mais entré en vigueur depuis à peu près un mois. Si cette écorce ne se trouve pas en très grande quantité, il y en a plus, je le répète, qu'on n'en peut vendre au pays même.

Dans la partie du pays où j'habite, les gens exportent depuis cinquante ans l'écorce de pruche aux Etats-Unis; mais cette exportation se trouve interdite par le décret du conseil mis en vigueur depuis un mois. Et on ne peut trouver à vendre l'écorce au Canada. La mise en vigueur d'un tel décret a dû se faire sans réflexion, car je ne vois pas en quoi il peut être utile d'interdire l'exportation de l'écorce à tan. On ne peut pas l'exporter en Europe.

Il fut un temps où l'on comptait dans la province de Québec un certain nombre d'établissements où l'on réduisait l'écorce à l'état liquide. Ce liquide pouvait ensuite

s'expédier partout sans grands frais de transport. Ces établissements ont disparu de même qu'un grand nombre des tanneries où l'écorce était autrefois utilisée. Au Canada, l'écoulement de cet article est donc assez restreint. A moins qu'on ne lève l'interdiction, l'écorce se perdra, car elle ne se conserve pas longtemps.

Cette question relève peut-être du ministère des Douanes, mais j'ai pensé qu'elle ne manquerait pas d'intéresser l'honorable ministre du Commerce qui, lui, fait tout en son pouvoir pour faciliter l'écoulement des produits du Canada. J'espère que mon honorable ami (sir George Foster) daignera s'occuper de la chose et, si c'est possible, faire lever cette interdiction. Il va sans dire que si l'on a de bonnes raisons de la maintenir, nous devrons nous résigner; mais si le Gouvernement croyait devoir la lever, il nous rendrait un grand service sans nuire à personne.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: A-t-on appelé là-dessus l'attention du ministère des Douanes ou du mien?

M. McCREA: Oui, celle du ministère des Douanes.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'en ai rien su. Je prends note du cas.

M. McCREA: J'ai une lettre de M. McDougald où il est dit que l'interdiction est mise en vigueur et ne peut pas être levée. Je ne crois pas qu'il ait étudié la question avec beaucoup de soin.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Commerce et industrie—Commissaires du commerce, agences commerciales, y compris les dépenses se rattachant à la négociation des traités ou à l'extension des relations commerciales, et diverses autres dépenses pour publicité, impressions, etc., se rapportant à l'extension du commerce canadien, $150,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que lorsque les crédits supplémentaires seront discutés, nous aurons l'avantage de discuter cette question?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): La même discussion peut avoir lieu.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne vois aucune raison de ne pas voter ce crédit.

M. THOMPSON: Avons-nous des agents de commerce dans l'Amérique du Sud?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, nous avons un représentant à Buenos-Ayres. Le commissaire attitré que nous avions là était M. Poussette, un de nos commissaires de commerce expérimentés et que nous avions transféré du Sud-Africain il y a environ quatre ans. Mais M. Poussette partit pour l'Europe et l'administration du bureau revint à M. Webb, qui, lui aussi, est un fonctionnaire très compétent. Cela me rappelle une lettre que je recevais aujourd'hui d'un Canadien très connu qui arrive d'un voyage dans l'Argentine. Je lui avais donné des lettres pour M. Webb, et il lui rendit visite. Il parla avec éloge des services que lui avait rendus M. Webb et donna une excellente impression des services que M. Webb rendait au Canada. Après la guerre, M. Poussette reprendra sa position.

Nous mettons aussi à profit les services des consuls anglais de l'Amérique du Sud. Il y a deux ans, M. Poussette fit le tour des états de l'Amérique du Sud et se consulta avec les agents consulaires. Son rapport nous a été d'une grande utitlité.

M. THOMPSON: J'ai suivi avec beaucoup d'intérêt la discussion. J'ai la très ferme conviction que le Canada, dans un avenir très rapproché, aura une chance exceptionnelle d'étendre son marché et d'attirer le commerce du monde. Notre commerce interprovincial a joué un grand rôle dans notre développement économique. Mais si nous avons sillonné le continent de chemins de fer, donné des subsides à nos grandes lignes de navigation, creusé nos ports, éclairé nos côtes, c'est avec l'idée définitive de faire de notre pays l'une des grandes artères commerciales du monde. Aujourd'hui que la guerre est engagée, et que nous avons les sympathies des alliés, nous n'avons rien de mieux à faire que de préparer pour l'avenir notre commerce avec les nations neutres et avec les alliés. Je me suis toujours dit que nous n'avions pas toute notre part du commerce sud-africain. L'Allemagne en avait sa large part; l'Angleterre et la France aussi, mais le Canada, à mon avis, n'a jamais eu la part qui lui revenait. Nombreux sont les produits des pays équatoriens qui pourraient s'échanger avec les produits du Canada. Le Brésil, entre autres, offre au Canada un vaste champ pour le commerce étranger. Ce pays produit beaucoup de choses dont nous avons besoin et nous récoltons plusieurs choses qui lui sont utiles, le bois de pulpe, par exemple.

Il est généralement reconnu que nous avons dans nos forêts une énorme réserve de bois de pulpe et je crois que le Brésil en importe une quantité considérable. On dit qu'au Brésil les bois indigènes ne peuvent servir à faire la pulpe. Voilà un détail sur lequel le ministre du Commerce, à mon avis, devrait se renseigner. Ce pays, m'informe-t-on, offre un plus grand marché que par le passé pour notre poisson. Ensuite plusieurs articles fabriqués au Canada pourraint s'exporter au Brésil.

Je suis heureux d'apprendre que nous avons un agent dans l'Argentine. Quoiqu'il existe dans plusieurs commerces une certaine compétition entre l'Argentine et le Canada, il se trouve cependant des articles que les deux pays peuvent échanger avec profit réciproque.

Le ministre du Commerce va comprendre, j'en suis sûr l'importance d'encourager l'échange de produits entre le Canada et l'Amérique du Sud. L'occasion se présente favorable; nos voisins des Etats-Unis exploitent aujourd'hui les marchés de l'Amérique du Sud; j'espère qu'à l'avenir nous aussi nous aurons notre légitime part de ce commerce, que nous avons négligé dans le passé.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami comprend que le crédit n° 359 va donner lieu à un long débat et il y a plusieurs députés qui désirent discuter le crédit n° 368. Comme il se fait trop tard pour entreprendre cette discussion ce soir, je propose au ministre du Commerce de nous laisser voter le reste des crédits à l'exception de ces deux-là et qu'ensuite nous ajournions.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Très volontiers.

M. TURRIFF: Peut-être le ministre aurait-il voulu retrancher quelque chose.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il n'y a rien dans les crédits qui ont été votés que je n'ai pas l'intention d'utiliser.

M. TURRIFF: Je voudrais avoir l'occasion de discuter l'opportunité de nommer un officier de douanes à New-York pour le commerce qui se fait entre l'est et l'ouest canadien par voie du canal de Panama, et je voudrais savoir s'il serait mieux de discuter la chose quand les deux crédits ajournés seront mis sur le tapis ou quand le budget des Douanes viendra devant nous.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il serait préférable de discuter cette question, lorsque la Chambre sera saisie du budget des Douanes.

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

La séance est levée à minuit moins vingt-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mercredi, 19 avril, 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

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

LE BUREAU DE LA SOLDE ET DES ARCHIVES DU CANADA A LONDRES.

M, MACDONALD demande:

1. Combien de personnes sont employées dans le bureau de la Solde et des Archives, à Londres, Angleterre, en sus des officiers?
2. Quel est le coût moyen mensuel de l'administration de ce bureau?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Sous-officiers et soldats, 915; une bonne moitié de ces employés sont des soldats retour du front, parce qu'ils étaient soit invalides, soit malades ou blessés. Civils agissant en qualité de commis: 99 hommes qui ont dépassé la limite d'âge et 264 femmes. Pour plus amples détails, on peut référer à la réponse qui a été donnée à la question 11 (M. Devlin).
2. Pour le mois de janvier, $96,200.

M. DEVLIN demande:

1. Est-ce qu'il y a, en Angleterre, un bureau canadien de la Solde et des Archives? Dans l'affirmative, combien d'officiers et de non-gradés y sont employés?
2. Quelle a été, jusqu'à la fin de mars 1916, la force numérique totale d'officiers et de soldats de la force expéditionnaire canadienne en Angleterre et en France?
3. Est-ce qu'il y a un bureau de la Solde et des Archives rattaché au ministère britannique de la guerre?
4. Dans l'affirmative, combien d'officiers et de non-gradés y sont employés?
5. Quelle est la force numérique totale de l'armée britannique?
6. Les officiers employés dans le bureau canadien de la Solde et des Archives en Angleterre reçoivent-ils la solde de leur grade, ou bien une solde spéciale?
7. Reçoivent-ils quelque allocation supplémentaire?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Oui. Officiers, 50; sous-officiers et soldats, 915; de ce nombre, à peu près la moitié sont des soldats qui sont revenus du front, invalides, malades ou blessés. Le nombre des civils qui sont employés en qualité de commis à ce bureau est comme suit: 99 hommes qui ont dépassé l'âge de faire du service militaire ou qui en sont exempts, et 264 femmes.

2. 134,838.

3. Oui; s'il faut en croire les renseignements les plus récents que donnent les rôles de l'armée, il existe dans le Royaume-Uni 38 bureaux de la solde et des archives.

Toutefois, leurs attributions diffèrent des attributions du bureau canadien de la solde et des archives sous plusieurs points importants. Ce dernier, en sus des devoirs que remplissent les bureaux de la solde et des archives de l'armée anglaise, tient aussi les comptes et les notes de tous les officiers, et il renferme un corps nombreux de comptables qui vérifient toutes les dépenses avant l'envoi des factures au Canada. Dans l'armée anglaise, ces deux services relèvent de bureaux distincts et sont accomplis par différents employés. La tâche du bureau canadien est encore augmentée par l'obligation où il se trouve de fournir au ministère de la Milice des listes complètes des morts, des blessés et des prisonniers, à part les renseignements qu'il donne au ministère de la guerre et aux parents des officiers et des soldats canadiens qui se trouvent en Angleterre, tandis que les bureaux anglais n'ont affaire qu'au ministère de la guerre, aux unités, etc., dans le Royaume-Uni et ne se mêlent pas des notes ou des comptes des officiers de l'armée.

4. Nous n'avons pas ce renseignement, mais après des recherches faites en Angleterre au mois d'octobre dernier, nous avons acquis la certitude que les employés qui s'occupent de la solde et des archives de l'armée expéditionnaire anglaise étaient plus nombreux, eu égard à l'effectif total de l'armée, que le corps des employés du bureau canadien de la solde et des archives, en comparaison de l'effectif total du corps expéditionnaire canadien.

5. Nous l'ignorons.

6. Les officiers sont rétribues d'après les emplois auxquels ils sont nommés et pour lesquels un décret du conseil fixe un tarif spécial de soldes et d'allocations.

7. Toutes les allocations sont comprises dans un tarif spécial, sauf l'allocation qui tient lieu de ration, qui est de 50 cents par jour, somme que les autres officiers reçoivent.

EMBRANCHEMENT INDUSTRIEL DE PUGWASH.

M. MACDONALD demande:

1. Quel a été le coût total de l'embranchement de chemin de fer construit depuis la ligne principale de l'Intercolonial jusqu'à la briqueterie de Pugwash, N.E.?

2. Quel montant total de recettes a rapporté l'exploitation de cet embranchement?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux): L'embranchement industriel de Pugwash a été construit jusqu'à la briqueterie et tuilerie, sur la rive ouest du port de Pugwash, à la demande de la Nova Scotia Clay Works, Limited, qui s'est engagée à expédier annuellement au moins six millions de briques pendant quinze ans, à payer un supplément de 20 cents par mille briques pour la manœuvre des trains et à faire venir chaque année pendant quinze ans au moins soixante wagons de houille pour lesquels elle a consenti à payer 10 cents par tonne à titre de frais supplémentaires pour la manœuvre. Cet embranchement industriel a coûté $79,-432.97.

2. Les recettes totales de l'Intercolonial pour le transport de la marchandise reçue de cet embranchement ont été de $1,026.79.

VALE RAILWAY.

M. MACDONALD demande:

1. Quel montant a été dépensé sur la ligne ferrée dite Vale railway depuis que le Gouvernement en a pris possession?

2. Quelles ont été les recettes du dit chemin depuis la date de son exploitation?

3. Quel a été le coût de son exploitation?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux):

1. Depuis que le Gouvernement a fait des arrangements temporaires pour prendre à loyer le Vale railway, il a dépensé $6,923.52 en frais d'exploitation d'entretien.

2. Elles ont été de $5,245.98.

3. Les frais d'exploitation de cette section sont compris dans la réponse à la première question.

PASSAGE INFERIEUR A MONCTON.

M. COPP demande:

1. Quel a été le coût total du passage inférieur établi à Moncton (N.-B.), dans la rue Principale?

2. Quelles ont été les sommes payées pour le terrain de la voie et en indemnités?

3. A qui ces sommes ont-elles été payées?

4. Y a-t-il des réclamations adressées au ministère des Chemins de fer et qui n'ont pas été réglées? Dans l'affirmative, quels sont les réclamants et quel est le chiffre de ces réclamations?

5. Au cours des trois dernières années, quel a été le coût des différents trottoirs en béton construits dans la cour de la gare et pour le service de cette gare?

6. Quel a été le coût des trottoirs en béton construits le long de la rue Principale, à Moncton (N.-B.), conduisant au passage et le long de ce passage?

7. Si le pont en béton et autres ouvrages en béton se rattachant à l'établissement de ce passage inférieur, ont été donnés à l'entreprise quel a été le prix du contrat, et, quelle sommes, s'il y a, a été payée aux entrepreneurs en sus du prix du contrat ?

8. Le gouvernement sait-il que l'on prétend qu'il existe d'autres passages à niveau dangereux dans la cité de Moncton? Dans l'affirmative, combien y a-t-il de ces passages dangereux, et le ministère des Chemins de fer a-t-il l'intention de les faire disparaître prochainement?

9. Les rampes des rues aboutissant au passage telles qu'elles se trouvaient indiquées sur le plan primitif ont-elles été modifiées? Si elles l'ont été, en quoi l'ont-elles été?

10. Des indemnités ont-elles été payées ? Dans l'affirmative, quelle somme a été payée pour les propriétés de la rue Archibald, sur le front desquelles le niveau de la rue a été baissé de 1 à 10 pieds, par suite de la construction de ce passage?

11. Quel a été le coût total de l'ouvrage en béton qui forme partie de ce passage ?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux):

1. $132,673.21.

2. Rien.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Les réclamations suivantes ont été présentées pour le dommage causé aux terres contiguës à la voie ferrée: George V Steeves, $1,000; Edward O. Steeves, $5,800; M. François Hogan et Margaret E. Hogan, $6,000; James D. Leblanc, $12,000, Henry S. Armstrong, somme non mentionnée; M. K. Weldon, somme non mentionnée.

5. $1,121.06.

6. $3,444.38.

7. L'entreprise des ouvrages en béton et des autres travaux du passage souterrain a été adjugée aux prix de série.

8. Le Gouvernement a l'intention de faire disparaître, dès que la situation financière se sera améliorée, les derniers passages à niveau qui restent à Moncton, se conformant en cela à l'entente intervenue avec les administrateurs de la ville.

9. Les rampes n'ont pas été modifiées.

10. Non.

11. $30,411.18.

LES RECRUES DU CORPS EXPEDITIONNAIRE CANADIEN.

M. EDWARDS demande:

1. Combien d'officiers, sous-officiers et soldats se sont enrôlés au Canada pour le service d'outre-mer pendant les mois de janvier, février et mars 1916?

[M. Copp.]

2. Combien se sont enrôlés dans chaque province pendant le premier trimestre de 1916?

3. Combien de ceux qui se sont enrôlés dans chaque province étaient des sujets britannique d'origine ; des Canadien-français, des Canadiens-allemands, et des Canadiens-anglais (c'est-à-dire Canadiens d'origine anglaise, écossaise, irlandaise ou galloise) ?

4. Combien de ceux qui se sont enrôlés dans chaque province pendant le premier trimestre de 1916, étaient méthodistes, presbytériens, catholiques, anglicans, ou appartenaient à d'autres religions?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1 et 2. L'enrôlement des sous-officiers et soldats dans le corps expéditionnaire canadien, au cours des mois de janvier, février et mars 1916, a été comme suit:

Circonscription militaire n°	Janv.	Fév.	Mars.	Total.
1. Ontario	4,071	2,561	2,622	9,254
2. Ontario	7,669	7,785	6,981	22,435
3. Ontario	3,035	3,409	3,595	10,039
4. Québec.	1,537	1,414	2,284	5,235
5. Québec.	423	495	542	1,460
6. Provinces maritmes	1,915	1,757	3,639	7,311
10. Manitoba et Saskatchewan	5,375	4,831	8,736	18,942
11. Colombie-Anglaise et Yukon	3,384	1,821	1,547	6,752
13. Alberta	1,803	2,585	2,759	7,147
Totaux.	29,212	26,658	32,705	88,575

3 et 4. Le ministère n'a pas encore ce renseignement.

LE CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK A L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. COPP demande:

1. Quelle somme a été payée à compte du prix d'achat du chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'île du Prince-Edouard?

2. Quelle somme reste encore due?

3. Combien d'intérêt a-t-on payé sur le prix d'achat dudit chemin de fer et jusqu'à quelle date l'intérêt a-t-il été servi?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer):

1. La somme de $180,000 a été payée à compte du prix d'achat du chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'île du Prince-Edouard.

2. La somme de $90,000 est encore due.

3. A venir jusqu'au 1er août 1915, l'intérêt servi sur le prix d'achat se chiffre à $10,186.30.

LA COMMISSION DE LA PECHE DES PHOQUES.

M. BARNARD demande:

Quel a été le coût total de la commission chargée de faire une enquête sur l'indemnité qu'il conviendrait d'accorder aux pêcheurs de phoques par suite du préjudice que leur cause la cessation obligatoire de la pêche des phoques dans le nord de l'Océan Pacifique ?

2. Quelle proportion (s'il en est) de ce coût a été prélevée sur les fonds reçus des Etats-Unis, en vertu du traité relatif à la pêche des phoques intervenu entre les Etats-Unis, le Japon, la Russie et le Canada?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. $35,546.93.

2. Aucune.

AIDE AUX EXPOSITIONS RURALES.

M. PAQUET demande:

1. Le gouvernement fédéral a-t-il jamais contribué pécuniairement à la construction et à la réparation des bâtiments nécessaires aux expositions qui se tiennent dans les campagnes?

2. A quelles conditions le Gouvernement accorde-t-il de l'aide aux expositions?

L'hon. M. HAZEN (au nom du ministre de l'Agriculture):

1. Non.

2. Voici, en peu de mots, à quelles conditions le Gouvernement accorde de l'aide aux sociétés d'exposition:

A celles des sociétés dont les expositions sont accessibles à tous les Canadiens et qui, à leur dernière exposition, ont payé $5,000 ou plus aux exposants de bétail et de volaille, on accorde une subvention représentant la moitié des sommes ainsi payées à titre de récompense, mais ne devant en aucun cas excéder $5,000.

Quand les directeurs d'une société demandent à la division du bétail de leur accorder cette subvention, ils sont tenus de fournir l'état régulièrement signé et certifié de l'auditeur indiquant tout ce qu'ils ont payé en prix pour les sujets des catégories ci-dessus mentionnées, ainsi que copie de la liste des prix qu'ils projettent d'accorder à leur prochaïne exposition. Pour les objets de la subvention, la liste des récompenses doit avoir l'approbation du commissaire du bétail. Tous les animaux de race pure qui sont admis aux expositions ainsi subventionnées doivent être inscrits au nom de l'exposant dans le registre officiel du bétail.

En fait de programme et dans les choses contentieuses, la décision du commissaire du bétail sera finale.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. Sinclair.—Relevé contenant la liste des déchiffreurs de dépêches et de censeurs employés à Halifax depuis le début de la guerre, avec noms, dates de nomination, somme totale payée, noms des personnes qui ont recommandé ces employés, et l'occupation antérieure de chacun d'eux.

Relevé donnant une liste de tous les médecins militaires et des aumôniers nommés par le ministère de la Milice et de la Défense, dans la division militaire de la Nouvelle-Ecosse, depuis le 4 août 1914, y compris le nom, l'adresse postale, la date de nomination, le grade, le poste occupé soit en Canada, en Angleterre ou au front, la solde et la somme totale payée à chacun d'eux depuis le commencement de la guerre; aussi, les noms de ceux, s'il en est, qui se sont retirés du service, avec la date de chaque démission.

Par M. Boyer.—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toute autre personne, en ce qui concerne la construction, les réparations ou l'achat des quais aux endroits suivants: Ile-Perrot-Sud, église du village de l'Ile-Perrot, village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-Fortune et Ile-Perrot-Nord; — aussi, copie de tous les devis et rapports déjà fournis à la suite de ma demande de production de documents avant et depuis 1904;—aussi, relevé des sommes payées pour construction et réparations, avec mention des personnes à qui ces sommes ont été payées.

Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance, échangés entre le gouvernement, son ingénieur résident, et toute autre personne au sujet du dragage exécuté aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'Ile-au-Foin et l'Ile-Paquin, le chenal Graham, le chenal Rigaud, le chemin de Hudson-Heights, Hudson, Como, Pointe-Cavagnole, le chenal au village de Vaudreuil, le chenal de la Baie-Dorion, église de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud, et quai de l'Ile-Perrot-Nord;—aussi, relevé des sommes payées aux différentes personnes, compagnies, etc., qui ont exécuté ces travaux, avec dates, etc.;—aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande, le tout depuis 1904.

Par M. Devlin.—Etat indiquant s'il y a, en Angleterre, un directeur du service du recrutement et de l'organisation pour les forces canadiennes; dans l'affirmative, quel est son nom, et quelles sont ses fonctions; de combien de personnes se compose le personnel sous ses ordres; quel est le coût total de son personnel.

COMMEMORATION DE L'ANNIVERSAIRE DE LA BATAILLE DE ST-JULIEN.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): La Chambre me donnera bien quelques instants pour lui rappeler l'anniversaire prochain d'un événement qui restera à jamais mémorable dans l'histoire du Canada. J'aurai tantôt l'honneur de présenter à la Chambre une motion que j'ai demandé à sir Wilfrid Laurier de seconder.

Les troupes canadiennes qui sont aujourd'hui au front occupent un poste d'honneur dans la ligne que maintiennent les alliés en France et en Belgique. Ici au Canada, c'est à peine si nous pouvons, à cette distance du conflit, et vivant dans la même paix habituelle, nous faire une idée de la situation à laquelle ont à faire face les nations françaises et belges, et même la Grande-Bretagne. Voyez la ligne de bataille qui s'étand démesurément où les hommes de ces deux nations défendent leurs pays, et où les soldats canadiens, comme je le disais,

occupent un poste d'honneur qu'ils maintiendront d'une manière digne des plus nobles traditions de leur patrie.

Permettez-moi de résumer en quelques mots ce qu'a fait le Canada depuis le début de la guerre. Vous savez que les premiers Canadiens à traverser l'Atlantique furent le régiment de la princesse Patricia, qui se rendit au front en France ou en Belgique vers la fin de décembre et qui s'est distingué par des hauts faits qui resteront à jamais gravés dans les fastes du Canada. En juillet dernier, j'eus l'honneur de visiter ce qui restait de ce régiment. Les rangs en étaient démembrés, ou plutôt décimés; mais soldats et officiers étaient animés de la même indomptable intrépidité qui les animait le jour qu'ils s'embarquèrent à Québec.

Dans les premiers jours d'octobre la première division canadienne traversa les mers, et vers le milieu de février se rendit au front. Je suppose que chacun des honorables députés de cette Chambre eut l'avantage de visiter ce contingent alors qu'il était campé à Valcartier. Presque tous n'avaient jamais passé par une vraie bataille; la plupart n'avait jamais fait de service actif. Ils se rendirent au front au mois de février. Peut-être ne pressentaient-ils pas que bientôt leur viendrait une épreuve devant laquelle les plus braves et les plus vieux vétérans auraient fléchi. On a fait, de ce grand combat, un bon récit, Mais jamais pourra-t-on narrer toutes ces centaines d'actes individuels d'héroïsme, parce que ceux qui en furent témoins, ceux qui y participèrent ont perdu la vie en France ou en Belgique.

Aujourd'hui, qu'il suffise de rappeler qu'alors que leurs tranchées étaient le point de mire de l'artillerie ennemie; qu'ils devaient repousser des assauts poursuivis d'après des méthodes horribles jusqu'alors inconnues au cours des guerres antérieures et inusitées parmi les nations civilisées; qu'alors qu'une de leurs ailes se trouvait gravement exposée et qu'ils étaient attaqués par des forces dont le nombre dépassait considérablement celui qu'ils avaient à leur disposition, ils ne consentirent à se retirer qu'après avoir reçu des ordres formels et ils ne perdirent pas un seul de leurs canons.

On ne doit donc pas trop s'étonner si, dans l'après-midi du dimanche, 25 avril 1915, deux brigades anglaises s'avançant pour traverser leurs rangs et pour tenter une contre-attaque, s'arrêtèrent un moment pour acclamer leurs camarades canadiens et pour crier: "Gloire au Canada." Ces brigades étaient composées d'Anglais dont des centaines marchaient à une mort certaine. Certes, ces Canadiens ont mérité le tribut d'hommage qu'on leur a rendu partout, car sans eux, la ruée des troupes allemandes n'aurait peut-être pas été arrêtée et les événements de l'année dernière auraient peut-être pris une tournure toute autre que celle que nous connaissons. Le cœur du Canada battera toujours d'émotion au souvenir de ces jours glorieux. La même valeur, la même détermination et la même tenacité ont caractérisé la conduite des Canadiens, à Festubert et à Givenchy. Nos cœurs saignent tous les jours au fur et à mesure que nous arrivent les listes des morts et des blessés canadiens; mais l'esprit du peuple canadien est aussi ferme et aussi indomptable et la réponse des soldats de notre pays est aussi prête qu'en ces jours glorieux d'août et de septembre 1914.

Jusqu'à présent, nous avons enrôlé, au Canada, environ 310,000 soldats et au cours du laps de temps écoulé du 1er janvier au 15 avril plus de 100,000 Canadiens se sont présentés pour faire leur part dans ce grand conflit. Ce simple récit doit suffire à nous convaincre que l'esprit du Canada est aussi ferme et sa détermination aussi inébranlable qu'elle le fut jamais depuis le commencement de la guerre.

L'organisation militaire de ce pays n'était pas préparée pour entreprendre une tâche aussi grande que celle qui a été accomplie, et je suis—et j'ai toujours été—prêt à reconnaître que n'eût été l'appui cordial du peuple canadien et n'eût été l'esprit splendide qui l'a animé, hommes et femmes également, depuis le commencement de la guerre, il aurait été impossible au Gouvernement ou à toute autre administration d'accomplir ce qui a été fait.

L'anniversaire approche et la guerre se conutinue toujours. Nous avons peut-être imaginé, il y a un an, que les événements auraient pris une tournure toute différente et que la situation aurait différé de ce qu'elle est, aujourd'hui, mais, bien que la tâche se soit présentée au cours de l'année dernière comme étant manifestement plus ardue que nous croyions la trouver, au début de la guerre, nous sommes encore prêts à faire la même réponse et dans aucune partie de l'empire il n'existe de sentiment plus ferme que celui qui règne au Canada, ni une résolution mieux arrêtée que ne l'est celle qui anime notre population et qui veut que nous fassions notre devoir jusqu'au bout. La détermination du peuple canadien est aussi inflexible et aussi inébranlable que jamais.

Nous sommes à la veille presque de l'anniversaire du jour où les troupes canadiennes au front ont subi leur première épreuve sérieuse. Comment honorerons-nous ceux qui survivent? Comment honorerons-nous les soldats, soit des Iles-Britanniques, soit de ce pays, qui se sont enrôlés sous les drapeaux et qui désirent ardemment se rendre au front et faire leur part? Quant aux soldats qui ont survécu à cette épreuve, pouvons-nous mieux honorer la mémoire de leurs prouesses qu'en faisant flotter sur tous les édifices publics du Canada et sur toutes les maisons qui se prêtent à cette fin, de l'Atlantique au Pacifique, le drapeau de notre pays pour lequel ils ont combattu et combattront encore?

Que dire des soldats tombés sur le champ de bataille? Entends-je quelqu'un dire que pour eux nous devrions hisser le drapeau à mi-mât et non pas au haut du mât? Ce n'est pas l'idée que je me forme, monsieur l'Orateur, et je crois que nous honorerons mieux la mémoire de ces soldats en hissant au haut du mât ce drapeau pour lequel ils ont fait le sacrifice suprême de leur vie et qui symbolise les conceptions de justice et de liberté que le Canada, de concert avec l'empire tout entier, maintient dans cette guerre. Le souvenir des soldats canadiens tombés sur le champ de bataille sera toujours tendre et vénéré, bien que glorieux, dans le cœur des Canadiens et pour eux aussi bien que pour ceux qui survivent ce tribut est bien celui que, à mon estime, la population du Canada doit rendre. J'ai donc l'honneur de proposer, appuyé par sir Wilfrid Laurier, la résolution suivante:

Cette Chambre désire exprimer son admiration et son orgueil au sujet du courage et de l'héroïsme déployés par les forces expéditionnaires canadiennes sur le théâtre de la guerre, et sa haute appréciation des services qu'elles ont rendus au Canada et à l'empire.

L'esprit qui anime le peuple canadien dans ce conflit a été manifesté au suprême degré par les actes accomplis par les Canadiens sur les champs de bataille de France et de Belgique; et, à l'approche de l'anniversaire du premier événement où la valeur des troupes canadiennes a été mise à l'épreuve, et où ces troupes se sont si hautement distinguées, il convient de commémorer dignement dans tout le Canada les services ainsi rendus à l'empire, aux nations alliées et au monde.

Cette Chambre approuve pleinement la proposition qui a été faite à l'effet de faire flotter, les 22, 23 et 24ièmes jours du présent mois, les pavillons sur tous les édifices publics d'un bout à l'autre du pays, et que le peuple canadien soit invité à commémorer ainsi les événements si importants d'il y a un an, en témoignage de la détermination bien arrêtée du Canada de faire sa part jusqu'à ce que les efforts de notre empire et des nations alliées aient été couronnés par une paix honorable et permanente.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Lorsque nos jeunes volontaires ont traversé l'océan, pour aller faire leur part de la part du Canada dans la guerre actuelle, et que nous songions qu'aux côtés des soldats français et des soldats anglais ils auraient à se battre contre les troupes les mieux équipées au monde, contre des troupes qui pendant le dernier demi-siècle ont toujours été victorieuses, l'inquiétude a envahi plusieurs Canadiens à la pensée des dangers que nos volontaires allaient courir. C'est un fait bien connu dans l'histoire des nations que pour les jeunes troupes, à quelque nation qu'elles appartiennent, l'épreuve du premier feu est toujours difficile à surmonter. C'eût été folie que de nous attendre que nos jeunes soldats montreraient la fermeté de vieux vétérans. Mais l'histoire a déjà enregistré le fait que, bien que nous nous attendions que nos jeunes volontaires se comporteraient comme toutes les nouvelles recrues, ils se sont réellement conduits d'une manière qui n'a pas été surpassée par les vieux troupiers de l'armée anglaise et de l'armée française. Tout cœur canadien n'a pu manquer d'être ému à la nouvelle que nos jeunes soldats avaient dans cette bataille indubitablement sauvé l'honneur des armes françaises et anglaises, et qu'ils avaient aussi remporté la journée et sauvé la cause de la civilisation.

Il est prouvé que dans la bataille dont mon très honorable ami vient de parler, bataille qui a duré trois jours, lorsque les troupes françaises cédaient devant les gaz avec lesquels pour la première fois elles venaient en contact, ce furent les troupes canadiennes qui vinrent à la rescousse, rétablirent les lignes, et arrachèrent la victoire aux mains de l'ennemi.

La proposition de mon très honorable ami invitant la nation à commémorer cet événement reçoit notre entier concours. Quelle forme doit-on donner à cette commémoration? De quelle manière devons-nous, nous Canadiens, exprimer notre témoignage de la valeur de nos soldats en cette bataille? Je crois que la proposition que vient de faire le Gouvernement se recommande à notre approbation.

Il y a plusieurs manières de commémorer cette journée, mais la meilleure, je crois, est celle proposée par mon très honorable ami: arborer au premier anniversaire de cette bataille les couleurs sous lesquelles nos soldats ont combattu sur le sol de France pour la cause de la civilisation. Faisons flotter ces couleurs à tous les mâts et au sommet de tous les clochers d'un bout à l'autre du pays, afin que chaque Canadien puisse les contempler avec orgueil, et avec

la connaissance qu'elles sont par-dessus tout le symbole de la liberté, de la justice et de la valeur.

(La motion est adoptée.)

LE COLONEL DAY.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a demandé hier si le colonel Day avait encore le commandement du 185e bataillon à Broughton (N.-E.), où le bataillon est présentement en instruction. L'adjudant général déclare que d'après les archives du ministère de la Milice, le lieutenant-colonel F. P. Day a encore le commandement du 185e bataillon, C.E.F.

MORT DU SOLDAT D. CURRIE.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a demandé hier des renseignements au sujet de la mort du soldat Dougall Curry, à l'hôpital Saint-Joseph, de Glace-Bay, la semaine dernière, et quels soins médicaux on lui avait donnés. Nous avons télégraphié pour obtenir des renseignements, mais nous n'avons pas encore reçu la réponse.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Puis-je m'enquérir, au nom de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), si les documents qu'il a demandés au sujet des armes portatives seront déposés sans retard après l'ajournement de Pâques?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je n'ai pas eu le temps de m'occuper de la chose ces jours-ci, mais je m'en occuperai demain.

M. KAY: Je désire appeler l'attention de l'honorable directeur général des Postes sur le manière dont ses fonctionnaires appliquent la censure des lettres.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. KAY: J'ai ici une lettre venant de la banque de Commerce du Canada, qui a été mise à la poste à Bedford, adressée à moi à Phillipsbourg, à huit milles de distance. Cette lettre a été soumise à la censure.

J'ai appelé au téléphone, lundi, le gérant à Bedford de la Banque canadienne du Commerce, et il m'a dit qu'une lettre adressée de la Banque Union à Québec à la Banque canadienne du Commerce à Bedford avait, le 10 avril, été ouverte par la censure. Il m'a dit qu'il avait été fait de même d'une lettre de sa banque, c'est-à-dire de la Banque canadienne du Commerce à Bedford, mise à la poste le 12 avril et adressée à la Banque canadienne du Commerce rue Sainte-Catherine, succursale de l'hôtel de ville, à Montréal. Je crois que le public et les membres de cette Chambre ont le droit de savoir qui exerce cette censure et pourquoi nos lettres privées sont ainsi ouvertes. Peut-être que le premier ministre serait assez bon de signaler cette affaire au directeur général des Postes.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je le ferai avec plaisir. On s'est plaint à moi de ce que l'on s'était écarté des instructions absolument claires que je sais avoir été données il y a trois ou quatre jours relativement aux lettres qui arrivent des Etats-Unis, mais non relativement à celles de l'intérieur du Canada. Je ne saurais concevoir comment de telles erreurs aient pu se produire après les instructions que je sais avoir été ainsi données. En l'absence du directeur général des Postes, c'est mon intention cette après-midi de mander le docteur Coulter et de signaler ces plaintes à son attention, afin que des erreurs de cette sorte ne se commettent plus à l'avenir. Comme le dit mon honorable ami, ces erreurs sont absolument inexcusables.

LISTES DES PERTES.

M. BUCHANAN: J'ai, il y a quelques jours, signalé à l'attention du ministre intérimaire de la Milice la méthode suivie dans le compte rendu de nos pertes. Quelqu'un ma fait observer qu'il est impossible, avec la méthode que l'on a adoptée depuis, de savoir de qui il est question dans ces rapports. Quand le nom du parent le plus proche est donné, l'adresse peut être en Angleterre, en Irlande ou en Ecosse, et il est impossible aux journaux de nos villes du Canada de savoir quels sont ceux dont parle le rapport qui sont partis de ces villes pour la guerre.

C'est un désir bien légitime de leur part d'être renseignés sur ceux de l'endroit qui peuvent être compris dans ces listes. J'ai reçu de l'éditeur d'un journal de Calgary une lettre dans laquelle il me déclare que cette manière de procéder rend impossible toute identification. On suggère de revenir à l'ancienne méthode, qui était d'indiquer le bataillon auquel ont appartenu les morts ou les blessés, les journaux prenant l'engagement de ne pas publier le nom de ce

bataillon, mais de se borner à dire de qui il s'agit.

L'hon. M. KEMP: C'est moi qui faisait les fonctions de ministre de la Milice lorsque mon honorable ami a mentionné cette affaire il y a quelques jours, et j'ai cru que les dispositions prises alors seraient satisfaisantes. Quoi qu'il en soit je m'emploierai avec le premier ministre à établir, s'il est possible, un mode de publication de ces pertes qui donne encore moins de prise à la critique, tout en respectant l'intention de l'arrêté pris en premier lieu.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU PAYEMENT D'UNE PRIME A L'INDUSTRIE DU ZINC

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution qui suit:

La Chambre décide qu'il y a lieu d'autoriser le paiement sur les fonds du revenu consolidé, d'une prime de deux centins par livre sur le zinc ou l'alliage de zinc (spelter), ne contenant pas plus de deux pour cent d'impuretés, produit en Canada et provenant de minerais de zinc extrait de mines en Canada;—pourvu que le prix normal du zinc ou (spelter) à Londres, Angleterre, soit, au moment de la production, moins que £36,19,3 sterling par tonne de deux mille deux cent quarante (2,240) livres, auquel cas la prime payable sera une somme égale à l'écart entre le susdit prix normal par tonne; et le somme de £36,19,3 par tonne; pourvu de plus qu'aucune prime ne sera payable si le prix reçu par le producteur de zinc ou (spelter) est de huit centins ou plus de huit centins par livre, et qu'aucune prime ne sera payabe au producteur de zinc ou (spelter) pendant la durée de la guerre, et, en aucun cas, pour le zinc ou (spelter) produit après le 31 juillet 1917.

Que la somme totale payable sous l'empire de toute loi basée sur ces résolutions n'excèdera pas la somme de $400,000.

Il peut être utile au comité que je donne ici quelques brèves explications. Il s'agit, comme on le voit, d'une prime n'excédant pas 2 cents par livre à payer sur le zinc ou sur l'alliage de zinc produits en Canada et provenant de minerais de zinc extrait de mines en Canada. La loi ne s'appliquera pas lorsque le prix que le producteur aura reçu pour du zinc sera de 8 cents et plus par livre. Elle ne s'appliquera non plus pendant la guerre, ni après le 31 juillet 1917. C'est-à-dire que la loi n'aura d'application que de la fin de la guerre au 31 juillet 1917. Le Gouvernement remplit ici la promesse qu'il a faite aux producteurs de zinc l'année dernière, dans le but d'assurer le raffinage absolu de ce métal. Il régnait à cette époque un état de choses extraordinaire, qui d'ailleurs s'est continué depuis. A la suite de la déclaration de guerre, la demande de zinc a pris des proportions inusitées.

Pour donner au comité une idée de l'importance de cette demande il suffit de rappeler qu'en 1914 l'exportation du zinc des Etats-Unis n'a guère atteint que 4,000,000 de livres, alors qu'en 1915, les exportations se sont élevées à 256,000,000 de livres, c'est-à-dire que la demande de zinc des Etats-Unis, où se faisait l'affinage du zinc de ce continent, s'est accrue de 60 p. 100, en une seule année. De 8 cents la livre, prix en vogue avant la guerre, le prix est monté à 40 cents la livre en 1915. L'été dernier, la commission des obus nous a fait observer que les fabricants d'étuis de cartouches en laiton étaient dans l'impuissance d'obtenir du zinc pur pour leur fabrication.

A cette époque, on ne faisait pas l'affinage du zinc au Canada, sauf pour le produit d'un petit établissement électrolithique d'expérimentation à Trail. La production quotidienne de ce petit matériel d'exploitation a été d'environ mille livres, soit une demi-tonne.

Par suite de l'insuffisance du zinc et vu l'impuissance de nos industriels à obtenir les fournitures nécessaires pour la fabrication des étuis de cartouches en laiton, leur production a dû subir de sérieux retards, et la situation s'est aggravée. Nous nous sommes intéressés à la question, afin de constater si quelque initiative de notre part aboutirait à stimuler les producteurs de zinc au Canada, la compagnie consolidée de mines et de fonderie de Trail, et la compagnie minière de Weedon de Québec et autres, et les engager à produire du zinc au Canada à des prix abordables, pour les besoins de la commission des obus. A la suite de plusieurs conférences, le Gouvernement décida de faire adopter cette mesure législative et fit une promesse aux producteurs de zinc au Canada. Comme résultat de cette promesse, la commission des obus fut en mesure de paser un marché avec la compagnie minière et de fonderie consilidée de Trail pour 8,000 tonnes, au prix de 15 cents la livre, avec option sur 8,000 tonnes de plus, à 12 cents et demi la livre.

En considération de l'engagement pris par le Gouvernement de faire voter cette mesure législative comportant prime, la compagnie minière et de fonderie consolidée s'engagea à faire l'installation du matériel d'exploitation nécessaire pour la production quotidienne de 25 tonnes de zinc, à commencer au plus tard dans cinq mois à dater de l'acceptation de son offre par la commission des obus. Bref, le résultat de la promesse du Gouvernement de saisir le Parlement de cette mesure comportant prime, c'est que

la commission des obus et les fabricants d'étuis de cartouches en laiton au Canada ont pu obtenir au pays une provision de zinc pur à 15 cents la livre, à une époque où le zinc pur se vendait aux Etats-Unis 40 cents la livre.

Aujourd'hui, le prix du zinc pur aux Etats-Unis est d'environ 30 cents la livre. Ces quelques mots d'explication doivent suffire, puisque le texte même de la résolution est assez clair.

M. DEVLIN: En vue de cette promesse d'une prime, les industriels ont-ils donné l'assurance qu'ils fabriqueraient ce zinc de fusion?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai mentionné deux compagnies, la compagnie minière et la fonderie consolidée de Trail et la compagnie minière de Weedon, dans la province de Québec. Je ne sache pas s'il y en ait d'autres pour le moment; mais nous avons donné toute la publicité possible à notre annonce et nous avons adressé des exemplaires de la circulaire à tous ceux qui s'occupent d'industrie minière au Canada.

L'hon. M. GRAHAM: La prime payée en vertu de cette loi n'atteint sans doute pas un chiffre élevé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis bien aise que l'honorable député ait soulevé la question. J'ai oublié de dire pourquoi nous avons jugé nécessaire d'accorder cette prime. Voici la raison: les producteurs de zinc ne voulaient pas faire d'installations coûteuses, en vue de l'éventualité d'une paix prochaine. Ils étaient parfaitement satisfaits du prix qu'ils pourraient obtenir durant la guerre; seulement ils craignaient que les hostilités prendraient fin dans un avenir rapproché, le prix du zinc ne baissât et que les installations dispendieuses ne devinssent improductives. Ils consentaient volontiers à établir leur matériel d'exploitation, si la guerre durait jusqu'au 1er juillet 1917; de sorte que, dans la résolution à l'étude, on a tenu compte de ces éventualités en perspective.

M. DEVLIN: Ont-ils demandé quelque avance sur leur entreprise?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Au début, si je ne me trompe, et si mes souvenirs sont fidèles, on avait proposé au Gouvernement de faire une avance, afin de solder partie du coût des installations. Cette proposition n'ayant pas été envisagée d'un œil favorable on y substitua la résolution comportant prime, comme plus satisfaisante.

M. SINCLAIR: Est-ce bien entendu que le rendement des mines ou le produit de cette industrie restera au Canada ou ne s'exportera qu'aux alliés pendant la guerre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La loi a une application générale, mais, comme je le faisais observer, la commission des obus a pu trouver 8,000 tonnes à 15 cents la livre, et obtenir une option pour 8,000 autres tonnes à 12 cents et demi, alors qu'aux Etats-Unis on en demandait 40 cents la livre. La commission des obus m'assura alors qu'elle était absolument satisfaite de l'arrangement, et, d'après mes renseignements, il n'y a aucun danger que les fabricants d'étuis de cartouches en laiton manquent de zinc pur.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Nous avions une loi de ce genre il y a quelques années. Est-elle expirée?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon très honorable ami doit penser au plomb.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Est-ce que cette loi ne s'appliquait pas aussi au zinc?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami peut avoir raison; d'ordinaire il a bonne mémoire, mais je ne pense pas que cette loi s'applique au zinc. Il y a une loi sur le plomb qui ressemble beaucoup à ce bill; c'est-à-dire qui pourvoit à une prime graduée.

L'hon. M. GRAHAM: Si je comprends bien le bill, il ne fait que garantir au producteur un prix fixe jusqu'à une date déterminée; c'est-à-dire que le prix du zinc ne descendera pas plus bas qu'une certaine somme. S'il se maintient au-dessus de 8 cents la livre, le fabricant ne reçoit pas de prime, mais si la guerre cesse avant 1917, et que le prix descende à 6 ou 7 cents la livre, il a la prime.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est cela.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboïa): J'aimerais savoir si par là le Gouvernement canadien entend inaugurer un système pour traiter au Canada même le minerai canadien, ou si ce n'est qu'un bill de peu d'importance visant la production du zinc et garantissant aux producteurs de zinc un prix minimum.

Il me semble que cette guerre nous a démontré que les Canadiens sont arriérés dans leur métallurgie. Le Canada est, à n'en pas douter, l'un des pays les plus riches en métaux de l'univers, et il ne fait pas de doute non plus que durant les années que nous avons envoyé notre minerai à l'étranger, surtout aux Etats-Unis,

pour le faire réduire, nous avons perdu des millions, des dizaines de millions et, je dirai même, des centaines de millions.

Voyez ce qui s'est passé à Cobalt depuis la découverte de l'argent il y a douze ou treize ans.

L'extraction et le transport du minerai de Cobalt a coûté en moyenne $200 la tonne. Au Canada nous n'étions pas outillés pour traiter ce minerai. Les propriétaires de mines avaient à payer le transport à New-York et devaient,en somme, payer ce qu'on leur demandait. Tout le minerai extrait des mines de Cobalt contenait beaucoup de nickel et de cobalt, deux métaux de grande valeur, et généralement le propriétaire, non seulement ne recevait rien de son nickel ou son cobalt, mais, qu'il y eût plus de nickel que de cobalt, ou plus de cobalt que de nickel, il n'en recevait aucun prix, et on allait même jusqu'à lui faire payer un surplus de tant la tonne parce que les affineurs prétendaient qu'il leur en coûtait davantage pour fondre ou affiner l'argent quand ces deux métaux s'y trouvaient alliés. Dans beaucoup de ce minerai, la perte en nickel et cobalt s'est chiffrée à plusieurs dollars par tonne.

Il ne fait pas l'ombre d'un doute que les deux grandes fonderies américaines ont conservé ces sous-produits et en ont retiré un profit, en plus du prix considérable qu'ils avaient chargé au propriétaire pour extraire l'argent du minerai. La plus grande partie du minerai contenait en moyenne de 1,500 à 6,000 onces d'argent par tonne, mais le propriétaire ne recevait que 93 ou 94 p. 100 de l'argent et rien pour les sous-produits qui revenaient souvent à $5 ou $10 la tonne.

Je veux prendre occasion de ce débat pour démontrer la nécessité d'une réforme de ce côté. Il vaut la peine d'étudier si le Gouvernement devrait ne pas accorder des subventions pour l'installation au Canada de hauts fourneaux pour traiter le minerai afin qu'il ne soit pas nécessaire de l'envoyer à l'étranger.

La même chose peut se dire du nickel, mais avec encore beaucoup plus de raison. On m'a pris à partie pour avoir dit, il y a quelques semaines, que la Canada Copper Company, une compagnie filiale de la American Nickel Company, envoyait sa matte à New-Jersey pour la faire affiner par la International Nickel Company, qui est formée en grande partie d'allemands, et pour avoir dit que de cette façon beaucoup de notre nickel allait chez nos ennemis.

Je l'ai déjà fait observer, nous ne pouvons plus être maîtres de notre nickel, du moment que le minerai ou la matte sont expédiés en dehors des limites du Canada. L'honorable solliciteur général (M. Meighen) m'a pris à partie à propos des affirmations que j'ai faites, prétendant que j'ai fait erreur sur toute la ligne et que j'étais tout particulièrement dans l'erreur relativement au chiffre des profits que réalise la International Nickel Company.

A quelques jours de là, mon honorable ami, le ministre des Finances (sir Thomas White), a confirmé en grande partie les chiffres que j'ai cités, car il a établi que la International Nickel Company réalise des profits deux fois plus élevés que ceux que lui avait alloués le solliciteur général. Je désire signaler à l'attention de la Chambre des déclarations qui ont été faites aux communes anglaises sur ce sujet, à l'époque où la question y fut soulevée. J'ai ici un document parlementaire qui donne le compte rendu des discours qui furent prononcés à la chambre des communes d'Angleterre, le 18 janvier 1916. Je désire citer une copie de courts extraits du discours qu'a prononcé en cette circonstance, M. Hewins, l'un des membres les plus en vue du parlement britannique,et qui faisait partie de la commission nommée il y a quelque temps, afin d'étudier cette question. Voici la partie de son discours qui a trait à la façon dont nous disposons de nos minerais:

> Permettez-moi d'aborder maintenant une question importante et qui joue un rôle prépondérant relativement à tout l'ensemble du système financier de l'Allemagne: Je veux parler de la disposition de nos matières premières et tout particulièrement de l'exportation des minerais qui sont extraits dans les limites de l'empire britannique. Je ne désire nullement entrer dans de longs détails à ce sujet, mais je puis bien l'affirmer, qu'il s'agisse des concentrés de zinc en Australie, du nickel au Canada ou des différentes catégories de métaux, ce n'est réellement pas révéler un secret que de dire que toutes ces matières premières sont dans la main de syndicats Allemands, et il en est ainsi depuis des années. Si nous nous plaçons à ce point de vue, l'une des branches les plus efficaces de l'activité de l'Allemagne depuis un grand nombre d'années, à l'appui du système européen que je viens d'exposer, ç'a été d'assurer la sécurité de ses manufactures en acquérant la haute main sur toutes les matières premières, et chacun se rend parfaitement compte, à l'heure actuelle, que si vous réussissez une bonne fois à écraser la puissance de ces syndicats allemands, vous porterez le coup le plus terrible non seulement à la puissance économique de l'Allemagne, mais tout particulièrement à ces méthodes financières que le gouvernement teuton a appliqué et continue d'appliquer afin de soutenir sa politique mondiale. Le Gouvernement, à mon sens, est parfaitement au courant des développements que cet important problème est susceptible de prendre dans l'empire.

Si mes renseignements sont exacts, il y a eu un an au mois de décembre dernier, la Confédération australienne a entamé des pourparlers avec le Gouvernemnt à ce sujet.

Je cite ces faits de mémoire, mais il s'est certainement produit quelque chose de cette nature. Au Canada, on a adopté des mesures relativement à ce cas particulier, de sorte que je suggère donc que la première chose à faire pour le Gouvernement, ce n'est pas d'agir seul, mais d'agir après consultation et en collaboration avec le gouvernement de la Puissance, afin que les ressources de l'empire britannique, dont nous possédons pour ainsi dire le monopole dans un bon nombre de cas, ne soient pas plus longtemps exploitées au bénéfice de nos ennemis; plus que cela, nous devrions avertir franchement les allemands que cet état de choses doit prendre fin de suite et pour jamais. Il n'y a pas une nation au monde, je le concède, qui puisse dire ou qui puisse rêver de dire qu'à l'avenir nous nous réserverons le monopole des matières premières qui sont produites dans les limites de notre empire. Nous ne pouvons pas dire cela, mais à mon sens, nous avons parfaitement le droit de proclamer que les ressources de l'empire britannique devront être détenues, et utilisées par des sujets britanniques tout d'abord.

Il est bien peu de questions qui seraient de nature à soulever plus d'intérêt et d'enthousiasme dans tout l'empire, qu'une résolution définitive de la part du Gouvernement de prendre dès maintenant et pour l'avenir des mesures destinées à obtenir ce résultat.

Si ces déclarations ne confirment pas chacune des paroles que j'ai prononcées relativement à l'exportation de notre nickel aux Etats-Unis, pour être ensuite expédié en Allemagne et mis en œuvre par des syndicats allemands, je ne vois pas bien ce qu'il nous faudrait de plus. J'ai pensé que l'occasion était bonne de signaler cette question à l'attention du Gouvernement. Si je reviens sur ce sujet, c'est en partie afin d'établir que les affirmations que j'ai faites, il y a plus d'un mois, étaient exactes, mais le but que je désire plus particulièrement atteindre, c'est que nous améliorions la situation au Canada, afin qu'au cas où un nouveau conflit éclaterait, nous nous ne nous trouvions plus placés dans l'alternative où nous sommes, à l'heure actuelle. Les mineraux sont de la plus grande importance relativement à la fabrication des munitions et du matériel de guerre. Or, à l'époque où éclata le conflit actuel, si nous avions empêché le nickel canadien d'être exporté en Allemagne, si nous avions pu empêcher les Allemands de s'en servir pour la fabrication des navires de guerre, des gros canons, des canons de petits calibres et des fusils, nous aurions été pour ainsi dire en mesure de paralyser les efforts des Teutons.

Mais malheureusement, nous n'étions pas en état de le faire, à venir jusqu'à il y a un mois environ; après que j'eus soulevé la question devant le Parlement, le Gouvernement a arrêté, jusqu'à un certain point, l'exportation du nickel aux Etats-Unis. Mais le Gouvernement devrait faire un pas de plus. La guerre actuelle sera terminée, je l'espère, dans un avenir assez rapproché; dans tous les cas, elle ne peut se prolonger très longtemps, de sorte que nous pourrions tenter l'expérience dès maintenant comme mesure nécessitée par l'état de guerre. C'est le moment où jamais, puisque nous possédons le monopole de la production du nickel, de voir à ce qu'il soit raffiné au Canada; or, si notre nickel était raffiné au pays, nous serions en état d'en règler l'exportation en temps de guerre. Le Gouvernement pourrait aider à la création de cette nouvelle industrie sans qu'il lui en coûte très cher. J'ose donc espérer que le ministre des Finances discutera la question avec ses collègues, afin de s'assurer si le Gouvernement ne pourrait pas tenter une expérience en ce sens, selon les suggestions que je lui offre.

M. GREEN: Je désire faire quelques observations relativement au projet d'accorder des primes à l'industrie du zinc qui est produit dans la Puissance du Canada.

Il y a douze ans, si je ne me trompe, que le ministère de sir Wilfrid Laurier a eu la sagesse de soumettre un projet tendant à primer la fabrication du plomb au Canada. Cette prime a été très utile à l'industrie du plomb au pays. Elle a assuré aux producteurs un marché durable, sans grands frais pour l'Etat.

Si mes souvenirs sont fidèles, une somme de $5,000,000 avait été d'abord été mise en réserve pour le paiement de la prime, pendant un intervalle de temps qui ne devait pas dépasser cinq années. Au bout des cinq ans pendant lesquels les fabricants de plomb avaient probablement plus souffert de la dureté des temps, près de la moité des $5,000,000 restait encore à gagner. Le délai fut prolongé de cinq ans et à son expiration, il y avait encore près d'un million de dollars. Le présent ministère accorda une nouvelle prolongation jusqu'à épuisement de la somme offerte en primes.

La prime, je le répète, a été très utile à l'industrie du plomb au Canada. La promesse d'une prime à la fabrication du zinc a aussi eu de bons résultats. Elle a permis l'établissement au pays de manufactures de zinc. A l'expiration du délai, sinon avant, j'espère que le Gouvernement trouvera le moyen de nous mettre en état de fonder chez les zingueries assez grandes pour l'affinage de tout le zinc produit au

Canada. Lorsque ces usines seront établies, si elles sont sur le pied voulu, nous pourrons entrer en concurrence sur tous les marchés du globe.

Nous produisons aujourd'hui, une certaine quantité de zinc affiné, et nous en produirons tant que les prix seront élevés, disons, supérieurs à 8 cents la livre. Toutefois, je regrette d'avoir à dire que le mode de fabrication du zinc employé au Canada n'est pas aussi économique que celui qui est en usage aux Etats-Unis. Le zinc a été fabriqué dans le passé, aux Etats-Unis, en Belgique et en Allemagne par un procédé désigné sous le nom de procédé belge. De nos jours, ce procédé est le plus économique. Si je comprends bien, on fait évaporer le zinc; on recueille les vapeurs dans de longs tuyaux, et l'ancienne méthode des sacs joue un grand rôle, vu qu'on bouche les tuyaux avec de la toile à sacs ordinaires où se dépose le zinc lorsque les vapeurs se condensent. C'est un procédé très économique et qui coûtera toujours moins cher que l'électrolyse.

J'espère que le ministère verra jour de venir en aide à l'affinage du zinc au Canada, afin qu'un jour tout le zinc que nous produisons soit affiné au pays. Avec le représentant d'Assiniboïa (M. Turiff), j'espère aussi qu'on tiendra la même ligne de conduite à l'égard du nickel, du cuivre et des autres métaux. L'honorable député a dit que les producteurs de Cobalt ont subi des pertes lorsqu'ils ont trouvé dans la matière première qu'ils ont employée tout d'abord une certaine quantité de différents minerais. Je crains que ce ne soit toujours le cas. La plus grande partie des minerais de plomb d'argent, de zinc et autres, qu'on trouve dans la partie du pays où j'habite était autrefois traitée dans les hauts-fourneaux des Etats-Unis sur le même pied que les minerais de ce pays-là, et la situation, en ce qui concerne les minerais de zinc, ressemble beaucoup à celle que le représentant d'Assiniboïa a décrite.

Je pourrais dire que notre minerai de plomb renferme une certaine quantité de zinc, de fer, de plomb argentifère, et autres métaux; et tout minerai de plomb qui contient plus que 10 p. 100 de zinc est l'objet d'une réduction de prix de 50 cents par tonne. Ainsi que le représentant d'Assiniboïa l'a fait observer au sujet du nickel, non seulement on retranche quelque chose pour le zinc que contient le mineral, mais on ne paie rien pour ce zinc, le prix dépendant de la teneur du minerai en plomb argentifère.

L'usage est le même pour le minerai américain, extrait des mines des Etats-Unis et traité dans les hauts-fourneaux du pays voisin. Par conséquent, l'aide que le ministère pourrait accorder ne supprimerait pas ce désavantage, car il est impossible de remédier à la situation. S'il y a une certaine quantité de matière étrangère dans le minerai traité, il faut nécessairement l'enlever avant le traitement. Par conséquent, il faut de toute nécessité qu'une peine soit imposée lorsque le pourcent le plus élevé a été atteint. Un autre motif qui me fait croire que l'Etat devrait encourager le traitement du minerai au pays, c'est la conviction que nous devrions prendre soin autant que nous le pouvons de toutes nos ressources naturelles; que nous devrions les embellir et les mettre en l'état le plus parfait, afin de pouvoir vendre le produit, ouvrir et en recevoir le prix le plus élevé.

De cette façon, outre que nous obtiendrions un prix plus rémunérateur, l'argent que l'on consacrerait à l'affinage et au traitement du minerai se dépenserait au pays, ce qui nous fournirait le moyen de fonder de grands établissements industriels et, une fois l'affinage terminé, d'écouler le produit dans le monde entier. Je me plais à espérer que le Gouvernement daignera faire en sorte que le traitement de tout le minerai extrait des mines du Canada s'accomplisse entièrement en notre pays.

M. NESBITT: Le projet de résolution déposé par l'honorable ministre semble ne tendre au paiement d'une prime que dans le seul cas où le prix tomberait au-dessous d'un certain chiffre et ne permettrait pas à la compagnie de réduction de poursuivre son exploitation avec profit. Mon honorable ami de Kootenay (M. Green) nous a parlé du traitement du minerai au pays même. Tous ceux qui s'occupent de l'exploitation des mines seraient bien aise de traiter la matière première au Canada, si l'article fabriqué y trouvait de l'écoulement. L'existence de nos richesses naturelles remonte à la période glaciaire, et avant de placer des capitaux dans les industries de cette sorte, nos compatriotes tiennent à ce qu'on leur trouve des débouchés. Le Gouvernement n'étant pas, si je ne me trompe, en mesure de créer de débouché pour l'écoulement du zinc, les compagnies de réduction sont obligées d'aviser elles-mêmes aux moyens d'écouler leurs produits dans le monde entier.

Que le ministre me permette de lui demander comment il se fait qu'il soit nécessaire, puisqu'il se trouve du minerai de zinc dans l'Ouest, de décréter le paiement d'une prime afin de mettre les exploitants des mines de zinc de réaliser des bénéfices. Mon honorable ami de Kootenay (M. Green)

et l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) ont signalé l'extrême abondance en notre pays de la matière première. Qu'a-t-on besoin de payer une prime quand ce genre d'exploitation fait réaliser de si gros bénéfices? Chacun sait, en effet, que le zinc se vend cher cette année et que le prix, de 6 cents qu'il était, s'en est élevé à 28 cents la livre.

Je veux savoir si j'ai raison de penser que le ministre a déposé ce projet de résolution parce que la compagnie ou les personnes qui entreprendront la fabrication du zinc ne pourraient pas poursuivre leur exploitation si le prix de ce produit devenait inférieur à un certain chiffre, et que c'est pour le cas où le prix tomberait au-dessous de ce chiffre qu'il va leur accorder une prime de 2 cents par livre, ce qui les mettra en mesure de continuer de réaliser des bénéfices dans leur exploitation.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je regrette que l'honorable député (M. Nesbitt) ne se soit pas trouvé ici quand j'ai donné des explications que je juge fort complètes. Je me ferai néanmoins un plaisir de les répéter.

M. NESBITT: En peu de mots, s'il vous plaît.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'été dernier, au moment où nous promettions de déposer le présent projet, le zinc n'était affiné au Canada qu'en une seule petite usine d'expérimentation située à Trail et dont la capacité était d'à peu près une demi-tonne par jour. L'affinage y était effectué par l'électrolyse. Par suite de la déclaration de la guerre, le zinc devint tellement recherché, que les Etats-Unis exportèrent soixante fois plus d'articles en zinc qu'auparavant et que le prix de ce métal s'éleva jusqu'à 40 cents la livre.

La commission des obus nous fit observer que nos fabricants d'étuis de cartouches en laiton ne pouvaient pas se procurer de zinc pur et que cela retardait beaucoup la fabrication. Nous convoquâmes en conférence les producteurs de zinc (deux compagnies se firent représentées), les membres de la commission des obus et des représentants de la division des mines. La situation fut alors l'objet d'un minutieux examen. La durée de la guerre étant chose fort incertaine, les producteurs se refusaient à faire des déboursés considérables. Leur crainte était que si la guerre venait à se terminer tout à coup, le prix du zinc ne tombât à 5 ou 6 cents la livre, ce qui leur ferait perdre les capitaux qu'ils auraient consacrés à l'établissement d'usines. C'est dans le but de les mettre à l'abri de cette éventualité que nous leur avons promis de déposer le présent projet.

Mon honorable ami (M. Nesbitt) observera que la prime n'est payable que depuis la cessation des hostilités jusqu'au 31 juillet 1917. Les producteurs considèrent que si la guerre se prolonge jusqu'à cette date-là, les bénéfices à réaliser leur donneront raison d'établir des usines d'affinage. La décision que le Gouvernement a prise à cet égard a permis à la commission des obus de demander à la Consolidated Mining and Smelting Company, de Trail, 8,000 tonnes de zinc au prix de 15 cents la livre, la production devant être de 25 tonnes par jour. C'est 25 cents de moins que le prix qui prévalait dans le temps, et la commission a la promesse que la compagnie lui en fournira encore 8,000 tonnes au prix de 12 cents ½ la livre. Nous avons donc voulu donner aux producteurs l'assurance que le prix du zinc serait maintenu à un chiffre assez élevé pour leur permettre d'établir des usines.

M. NESBITT: Ils vous ont donc convaincu qu'ils ne pouvaient pas fabriquer le zinc à 6 cents la livre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Au Canada, le marché du zinc est très restreint; ajoutez à ce désavantage les frais du procédé électrolithique, et vous comprendrez qu'ils ne pouvaient engager de gros capitaux dans la production du zinc sans prime de la part du Gouvernement. En réponse à mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), je ferai observer que cette loi n'est qu'une mesure temporaire. Elle s'inspire de la disette réelle de zinc au Canada. La question plus importante qu'ont soulevée mes honorables amis d'Assiniboïa et de Kootenay est une des plus sérieuses au pays, le traitement au Canada du minerai canadien. Il ne faut pas croire que le problème est aussi simple qu'il paraît, car il y a plusieurs données qui échappent à première vue. L'honorable député d'Oxford-Nord en a spécifié une. Ensuite il y a la question des tarifs.

Toutefois, il est absolument certain que depuis la guerre le sentiment s'accuse de plus en plus en faveur de l'affinage du minerai canadien dans des usines canadiennes, surtout des produits que la guerre exige. Je crois que non seulement le Canada, mais l'empire même, comprend aujourd'hui plus que jamais que la nation qui produit chez elle les matériaux nécessaires à la guerre a un grand avantage durant la guerre. Avec le temps, le peuple et les législateurs s'occuperont de cette question de plus en plus. Aujourd'hui

nous sommes en pleine guerre; nos dépenses sont très fortes et vont encore augmenter, comme plus d'une fois je l'ai fait observer à la Chambre. Cependant d'ici un ou deux ans nous allons donner, et le Gouvernement et moi, toute notre attention à nos mines et à notre industrie métallurgique. On reconnaît que le Canada a d'immenses ressources minéralogiques, susceptibles de se développer sans limites. Quant à moi, je ne reculerai certainement pas, et le Gouvernement non plus, devant la tâche d'élaborer un système de développement de ces ressources.

M. NESBITT: Les contribuables que je représente s'opposent très fortement à toutes primes. Ont-ils raison ou non, je ne tiens pas à me prononcer là-dessus aujourd'hui. Si mon honorable ami, en parlant de l'encouragement à donner à la transformation de la matière première dans des usines canadiennes entend dire que le Gouvernement va reprendre son système de primes, m'est avis qu'il va être en butte à une très vive opposition de la part des cultivateurs canadiens.

(La motion est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. sir Thomas White demande à déposer un projet de loi (bill n° 94) à l'effet d'établir des primes pour encourager la fabrication de zinc de minerai extrait au Canada.

La motion est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur le capital.—Chemins de fer.—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $613,100.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de King (I.P.-E.), (M. Hughes) a dû prendre le train. Il m'a prié de demander au ministre de bien vouloir réserver cet article.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux): Généralement, nous nous entendons pour qu'un article soit réservé; lorsqu'il sera soumis de nouveau, l'honorable député pourra discuter le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, les canaux, ou tout sujet qui relève de ce ministère.

L'hon. M. PUGSLEY: On va réserver un des articles?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Avant d'engager la discussion sur cet article, peut-être que le ministre intérimaire (M. Reid) serait assez bon de me mettre au courant de la correspondance concernant l'exploitation du Transcontinental par le Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable ministre a dit qu'il verrait à la chose et déposerait la correspondance.

L'hon. M. REID: Une partie de la correspondance a été déposée.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'est là-dedans question que de la réduction des rampes. Le ministre intérimaire doit se rappeler que par les sessions passées j'ai, tout comme à cette session, fait observer que sous l'ancien régime, le président de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique s'était offert de se charger de l'exploitation du Transcontinental par sections, à mesure qu'elles se construiraient, de fournir le matériel roulant et d'exploiter la ligne à la satisfaction du Gouvernement.

Les comptes devaient être vérifiés par des fonctionnaires de l'Etat; si l'exploitation accusait des bénéfices, ceux-ci devaient être attribués au Gouvernement, et si elle se soldait par un déficit, le Gouvernement devait le combler, mais tout ce qu'il aurait à payer de ce chef, il devait l'ajouter au coût de la construction du chemin de fer dont l'intérêt devait être payé par la compagnie. C'est sur ce point que je veux savoir s'il y a eu échange de correspondance. Le ministre des Chemins de fer a promis à la Chambre qu'il s'occuperait de la question et tâcherait de savoir si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique consentirait encore à signer une telle convention.

L'hon. M. REID: La convention relative aux parties non terminées avait été faite, si je comprends bien, en vue de la prise de possession des différentes sections avant le complet achèvement du chemin de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui; le cas est prévu par la loi.

L'hon. M. REID: Mais la construction du chemin de fer n'était pas encore complètement terminée que la compagnie décidait de recourir à l'arbitrage; et c'est à la suite de la sentence arbitrale rendue par sir William Whyte qu'elle a pris possession de la partie de la ligne comprise entre Winnipeg et Superior-Junction. C'est là, il va sans dire, chose du passé. Pour ce qui concerne le Gouvernement, la construction du chemin de fer est terminée, et en mars 1915, le Grand-Tronc-Pacifique était invité à prendre possession de toute la ligne comme étant complètement achevée.

L'hon. M. PUGSLEY: Par écrit?

L'hon. M. REID: Oui; la correspondance a été déposée. En outre, j'ai par devers moi les deux dernières lettres: celle par laquelle le Grand-Tronc-Pacifique fut invité à prendre possession du chemin de fer et celle où cette compagnie refuse de le faire. Je ferais peut-être bien d'en donner lecture. Celle du ministre est ainsi conçue:

25 mars 1915.

Cher monsieur Chamberlin.—Ainsi qu'on vous l'a donné à entendre dans la correspondance antérieure, la division de l'est du Transcontinental est achevée, au sens de l'article 20 de la convention intervenue entre Sa Majesté le roi et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en date du 29 juillet 1903, formant l'annexe de la loi du Transcontinental national, chapitre 71 de 3 Edouard vii, et cette division est prête à la mise en service.

Votre correspondance fait allusion à certains ouvrages supplémentaires en construction par la commission du transcontinental, ouvrages que la commission et votre compagnie prévoyaient devoir être en définitive utilisés pour le réseau, tels que présentement achevée. Le la division de l'est pour les besoins de la mise Gouvernement, cependant, ayant été averti que en service, d'après le rapport de l'ingénieur en chef de la commission du transcontinental, est terminée et prête à être affirmée, est d'avis qu'il y va de l'intérêt public de passer maintenant ce bail. Vous le comprendrez facilement, si on donnait quelque autre interprétation, quant à l'achèvement, à la convention intervenue avec votre compagnie, cela signifierait l'ajournement indéterminé de l'affermage de cette grande ligne de chemin de fer par le Grand-Tronc-Pacifique, avec des résultats qui ne sauraient se concilier avec l'intérêt public. Cet ajournement serait jusqu'à une date très difficile sinon impossible à déterminer, parce que dans un certain sens on ne peut jamais dire qu'un chemin de fer est achevé. Au nom du Gouvernement je refuse d'assumer la responsabilité de pareil retard.

Dans l'article 15 de cette convention, le Gouvernement s'est assuré du coût de la construction, de la manière qui y est prévue, et il n'a fait figurer que les dépenses des ouvrages exécutés sur la division de l'est, ainsi que présentement achevée et prête à être donnée à bail.

Je vous demande donc que le bail visé aux articles 6 et 20 de la convention soit conclu. Le Gouvernement a fait préparer une formule de bail renfermant les dispositions exigées par la loi et les conventions intervenues entre votre compagnie et le Gouvernement. Le loyer réservé est basé sur le coût de la construction déterminé comme susdit. Je vous remets présentement ce bail au nom du Gouvernement. Vous remarquerez attachée à la formule de bail une annexe B, qui doit contenir la description du matériel roulant marqué et transféré par la compagnie à la division de l'est du Transcontinental national. J'ai l'espoir que ce matériel roulant exigé par la loi a été fourni et transféré en conséquence, et comme nous n'avions pas en ce moment les détails voulus à cet égard, je vous prierais de remplir soigneusement cette annexe.

De la part du Gouvernement, je vous prie de faire signer ce bail par votre compagnie et assumant que l'annexe sera rédigée de manière à indiquer le matériel roulant remplissant les conditions de la convention, et fourni et transféré en la manière y indiquée, je me porte garant que ce bail sera promptement signé au nom du Gouvernement.

C'est mon désir que dans le bail ainsi rédigé, et maintenant présenté, il ne figure rien qui ne soit décrété et prévu par la loi et qu'il n'y soit rien omis de ce que la loi exige. Ce désir, je crois, est réalisé dans la formule de bail ci-jointe. S'il arrive cependant, à votre avis, que la formule contienne quelque disposition qui vous semblerait critiquable, on omette quelque disposition nécessaire, je suis prêt, de la part du Gouvernement, à conférer avec votre compagnie et à m'efforcer par tous les moyens convenables d'en venir à une base commune et je m'efforcerai de faire tout ce qui sera compatible avec les prescriptions des lois.

Afin que vous ayez sous les yeux la méthode par laquelle on arrive à trouver le coût de la construction et par conséquent le loyer annuel, je vous adresse sous ce pli copie du rapport de nos vérificateurs à ce sujet, et des annexes y attachées.

(Signé): F. Cochrane.

Monsieur E. J. Chamberlin,
Administrateur général du Grand-Tronc-Pacifique,
Montréal.

La réponse à cette lettre porte la date du 27 avril, environ un mois plus tard, et dit ce qui suit:

Chemin de fer du Grand-Tronc,
Montréal, 27 avril 1915.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 25 du mois dernier renfermant certains documents, y compris une formule de bail de la division est du chemin de fer Transcontinental national que vous demandez à notre compagnie d'exécuter.

Après avoir donné à votre lettre une sérieuse attention, je déclare que je ne vois pas qu'il ne me soit possible de demander à nos directeurs l'autorité nécessaire pour exécuter le bail. Au nombre des raisons qui m'ont porté à prendre cette décision sont les suivantes:

(1) La grande augmentation dans le coût de la construction de la division de l'est, coût qui a dépassé les prévisions de parties à l'époque où la convention du 29 juillet 1903 a été signée.

Il parait admis que le coût ainsi calculé et sur lequel on demande à notre compagnie de payer l'intérêt à titre de redevance dépasse de beaucoup les estimations faites en 1903. Une commission nommée par votre Gouvernement le 29 janvier 1912 a recherché la cause de cette augmentation considérable. Le rapport de cette commission a été soumis au Parlement l'année dernière. Il me suffira, je crois, d'appeler l'attention sur ce rapport et sur le compte rendu officiel du débat qui a eu lieu à son sujet. Je pourrais, cependant, ajouter qu'à mon avis cet excès considérable du coût sur les estimations aurait pu jusqu'à un certain point être évité, si l'on avait adopté notre interprétation du sens et de l'intention de l'article 7 de la convention passée le 29 juillet 1903. Cet article, comme vous le savez, disait que la construction de la division de l'est devait être soumise à la surveillance, à l'inspection et à l'acceptation de l'ingénieur en chef nommé par le Gouvernement et de l'ingénieur en chef nommé par la compagnie. Afin de donner un effet pratique et entier à cette disposition, la compagnie a proposé dès

le commencement que tous les contrats d'adjudication devraient contenir une close déclarant que l'expression "ingénieur en chef" signifiait l'ingénieur en chef du Gouvernement et l'ingénieur en chef de la compagnie agissant conjointement, et décrétait que les paiements aux entrepreneurs ne devaient être faits que sur le certificat collectif des deux ingénieurs. Notre proposition ne fut pas cependant adoptée. M. Gordon Grant, ingénieur en chef de la commission du Transcontinental, paraissait comprendre l'objet de l'article 7 lorsqu'il a demandé, dans sa lettre du 2 février dernier, que M. H. A. Woods, notre ingénieur, signât conjointement avec lui la réception des travaux de la ligne.

Le coût de la construction a été encore augmenté par l'imposition d'un droit de douanes sur les rails d'acier peu de temps après la signature de la convention de juillet 1903.

(2) L'inachèvement de la division de l'est en conformité des dispositions des conventions du 29 juillet 1903 et du 18 février 1904. La compagnie prétend que la division de l'est n'est pas encore achevée au sens des conventions. La prétention contraire du Gouvernement repose sur une déclaration de M. Grant à cet effet, déclaration à laquelle ne s'est point rallié M. Woods. M. Grant admet qu'il faudra dépenser encore de fortes sommes avant que la ligne soit terminée. Je m'appuie sur sa lettre du 24 mars dernier adressée à M. A. Bell, du ministère des Chemins de fer et Canaux, laquelle était accompagnée d'états estimant à plusieurs millions les dépenses à faire pour les travaux encore inachevés. La lettre que vous ont adressée MM. Bell et King, le 24 du mois dernier, démontre aussi clairement qu'il ne considère pas la ligne comme achevée. Dans cette lettre il dit:

"Le coût estimatif de la ligne lorsque tous les travaux en cours seront achevés, on espère qu'ils le seront vers le 31 décembre 1916, sera de $179,586,877.35, ainsi qu'on le voit dans l'état "A" ci-annexé. . . Cette somme peut naturellement être beaucoup augmentée par suite des décisions des tribunaux."

Votre lettre du 23 du mois dernier contient le paragraphe suivant:

"Nous désirons appeler votre attention sur une lettre du solliciteur général, dont une copie est ci-jointe, dans laquelle on dit que le "coût de construction" de la division de l'est achevée le 31 décembre 1914, ne doit pas, d'après le sens de l'article 20 de la convention annexée à la loi de 1903, comprendre les dépenses faites pour certains travaux qui étaient en cours de construction. Le résultat sera que le "coût de construction" devant servir de base pour établir la redevance qui sera payée par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à cette date sera beaucoup moindre que le coût réel lorsque les dits travaux en cours seront achevés."

Si, comme l'indique ce qui précède, on a l'intention de faire payer à la compagnie l'intérêt sur le coût des travaux en cours d'exécution, ces travaux doivent nécessairement être considérés comme faisant partie de la division est, autrement la compagnie n'en aurait aucune obligation.

Je ferai remarquer aussi que si la compagnie devait accepter le bail proposé, on pourrait lui demander de prendre immédiatement à sa charge les paiements se rapportant aux travaux du terminus à Winnipeg, qui, en vertu de la convention du 1er mars 1907, entre Sa Majesté, le Nord-Canadien et la compagnie, doivent être à la charge de l'Etat jusqu'à ce que le bail pour la division de l'est ait été signé, et que la compagnie en ait entrepris l'exécution. Les sommes en jeu sont loin d'être insignifiantes.

3. Les différentes sections de la division de l'est n'ont pas été construites conformément à la loi de 1904, ni suivant le principe des affaires; il en est résulté que l'achèvement de cette partie de la ligne la plus utile à la compagnie et au pays et la première qui était nécessaire, à savoir: le tronçon de Winnipeg et Cochrane, a été retardé au grand détriment de la compagnie.

La compagnie a toujours protesté à cause de la perte de recettes provenant de ce retard, et allègue que cette réclamation devra être étudiée et réglée avant qu'on lui demande d'exécuter le bail.

Dès 1908, et à de fréquents intervales subséquemment, feu M. Hays a appelé l'attention du Gouvernement sur le fait que le retard dans la construction de cette partie de la division de l'est causerait des torts sérieux à la compagnie et citait l'article 10 du chapitre 24 des Statuts de 1904, qui décrétait que la construction de la division de l'est devrait être commencée simultanément à Moncton, à Québec et à la jonction de la division de l'est avec un embranchement à North-Bay, et un à Winnipeg.

Malgré ces avertissements de M. Hays, l'achèvement de cette partie de la ligne a été fort retardée, et il s'en est suivi que, pendant plusieurs années, la compagnie n'a pas pu faire passer sur sa ligne et sur celle du Grand-Tronc l'énorme quantité de marchandises envoyées de la province d'Ontario dans l'Ouest et "vice versa". En attendant, il fallait payer et porter au compte du capital l'intérêt des sommes employées à la construction de la ligne à l'ouest de Winnipeg, tandis que, n'eût été ce retard, une forte proportion de cet intérêt aurait pu se gagner. Pour la même raison, les recettes de la compagnie ont subi une notable diminution sur son embranchement de Lake-Superior-Junction à Fort-William. La perte que fait la compagnie, de même que le Grand-Tronc, par suite de cette absence de toute communication par voie ferrée entre la province d'Ontario et l'Ouest s'élève à une somme vraiment considérable, et notre réclamation à cet égard devrait être examinée à fond et réglée avant que l'on demande à la compagnie d'assumer les lourdes obligations que lui imposerait l'exécution du bail.

J'ai l'honneur d'être,
Votre tout dévoué,
E. J. Chamberlin.

A l'honorable Frank Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

M. Cochrane a répondu à cette lettre dans les termes qui suivent:

Le 29 avril 1915.

Monsieur E. J. Chamberlin,
Président de la compagnie
du Grand-Tronc du Pacifique.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 27 avril, dans laquelle vous me dites de ne pas pouvoir demander à vos directeurs l'autorisation de prendre à bail la division de l'est du Transcontinental National.

Bien à vous,
(Signé): F. Cochrane.

Je crois que c'est là toute la correspondance.

L'hon. M. PUGSLEY: En ce cas, il nous est permis de supposer que nulle correspondance n'établit une tentative de la part du Gouvernement de savoir si l'on a acquiescé à la proposition faite par M. Hays à l'ancien gouvernement, proposition sur laquelle j'ai appelé l'attention de la Chambre. Il n'existe aucune lettre relative à un bail provisoire?

L'hon. M. REID: A moins que des lettres à cet effet n'aient été brûlées, je crois bien qu'il n'y en a jamais eu.

L'hon. M. GRAHAM: La première raison alléguée par le Grand-Tronc-Pacifique se fonde sur le mémoire mis dans les mains du cabinet sous la forme du rapport Lynch-Staunton, et c'est bien là ce qui devait arriver, comme je l'ai dit au Gouvernement. On a payé $100,000 un rapport qui fournissait au Grand-Tronc-Pacifique une raison de plus de ne pas se charger de la ligne. On cite ce rapport, on cite les discours des membres du cabinet et de leurs amis à l'appui de cette allégation que la ligne coûte plus cher qu'elle ne l'aurait dû. C'est une des raisons que l'on invoque. La deuxième, dont j'ai déjà parlé plusieurs fois, c'est que la ligne n'est pas encore achevée et cela n'est pas douteux, à juger de la chose par la loi et par la convention. Sir William White déclare que, d'après lui, les ateliers de Québec font partie de la division de l'Est, et ils ne sont pas encore terminés. Il y a en ce moment un crédit au budget pour l'achèvement des travaux de cette division de l'Est, de sorte qu'il est impossible d'échapper à cette affirmation du Grand-Tronc-Pacifique.

Quant à cette autre prétention, que la ligne n'a pas été construite sous la commune surveillance de la compagnie et de la commission des chemins de fer, elle n'est pas fondée. Les pièces établiront, je n'en doute pas, que, si quelqu'un est en faute à cet égard, c'est le Grand-Tronc-Pacifique, et non la commission des chemins de fer ni le Gouvernement.

Une des grandes difficu'tes que nous avons eues—je crois en avoir déjà parlé—c'est que, du temps de feu M. Hays, le Grand-Tronc-Pacifique a d'abord refusé de faire une inspection des parties de la ligne que les entrepreneurs pouvaient avoir terminées et de dire s'il les acceptait. Un gros entrepreneur pouvait avoir, par exemple, certaines parties de la ligne à construire et y employer plusieurs sous-traitants. Lorsque quelqu'un de ces derniers avait fini sa tâche et que l'entrepreneur avait demandé à la compagnie de l'accepter, c'était bien peu raisonnable de laisser la chose en suspens. Les ouvriers, les sous-traitants et l'entrepreneur lui-même attendaient une décision d'où dépendait le paiement des sommes qui leur étaient dues. C'est à force d'instances que l'on a pu obtenir de M. Hays qu'il consentît à faire décider tous les trente jours ces divergences d'opinions, comme aussi à faire approuver ou désapprouver les travaux par les ingénieurs. Il n'est pas vrai que l'ouvrage ne s'est pas fait sous la surveillance commune de la compagnie et de la commission des chemins de fer, et je dirai sans la moindre hésitation qu'à part certaines choses soumises à des arbitres en vertu de la loi, le Grand-Tronc-Pacifique a accepté chaque pouce des ouvrages exécutés, de même que chaque sou de la dépense effectuée sous l'ancien Gouvernement a eu son approbation. Cette objection ne repose en conséquence sur rien du tout. Je puis expliquer au comité la méthode suivie. Par les termes de la convention, la ligne devait se construire sous la commune surveillance de l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique et de celui de la commission des chemins de fer.

A un certain moment, j'éprouvai quelque difficulté à les amener en consultation, et encore au lieu de l'ingénieur en chef, ce fut le suppléant de ce dernier M. Wood.

J'ignore ce que visait la compagnie en substituant à l'ingénieur en chef son suppléant; toujours est-il que c'est ce dernier qu'elle chargea de la commission. Ces deux fonctionnaires se mirent à l'œuvre et quand ils ne tombaient pas d'accord sur la décision à prendre, ils renvoyaient l'affaire à un conseil d'arbitrage composé de ces deux ingénieurs et d'un troisième personnage, sir Collingwood Schreiber, fonctionnaire de l'Etat. Les difficultés, je le répète, tenaient à une double cause: d'abord, au retard apporté par la compagnie à s'aboucher avec la commission; puis, à la lenteur du Gouvernement à approuver ou à désapprouver les travaux de construction. Après des débats assez prolongés, et parfois plus ou moins acrimonieux, comme s'en souviennent sans doute encore ceux qui faisaient alors partie du Gouvernement, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique consentit à ce que ces difficultés, s'il en existait, se réglassent mensuellement, afin de parer à tout retard dans la construction. Les travaux une fois approuvés, les paiements pouvaient s'effectuer, et s'il surgissait quelque différend, on pouvait le soumettre aux arbitres ou bien réserver la question pour plus mûre délibération. La prétention de la compagnie à cet égard est dénuée de

sens, puisque, lorsqu'il s'aggissait d'affaires importantes, sauf celles soumises au conseil d'arbitrage, dont quelques-unes étaient déjà décidées, l'ingénieur en chef ou son adjoint, du Grand-Tronc-Pacifique avait approuvé tous les travaux construits.

A mon avis, aux termes mêmes de son traité, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas en mesure de se charger de l'exploitation du réseau, dans l'état où on le lui offrait, et voici pourquoi. Elle devait prendre à sa charge le réseau, en conformité des stipulations d'un traité, sous forme de statut, ratifié par le Pacifique-Canadien. Ce traité avait aussi été ratifié par le conseil d'administration et par les actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Si le réseau n'était pas parachevé, comme la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, à mon avis, avait droit de l'affirmer aux termes du statut, elle ne pouvait pas, par l'intermédiaire de son président, passer un bail, sauf de l'agrément du conseil d'administration et avec l'approbation des actionnaires, puisqu'il s'agissait alors d'un nouveau traité. Le ministre le voit, M. Chamberlin dit dans sa lettre qu'il ne saurait proposer au conseil d'administration de passer un bail, puisqu'il devait lui déclarer, dans son rapport, que le réseau demeurait inachevé. Si le réseau eût été parachevé en conformité du statut, M. Chamberlin, en aurait sans aucun doute dans son rapport, informé le conseil d'administration, et celui-ci lui aurait donné instruction de prendre le réseau à bail en pareilles circonstances. A mon sens, le Gouvernement a commis une grave erreur d'abord, en apportant au réseau certaines modifications dont je ne discuterai pas la gravité, puisqu'il en a déjà été question; puis, en faisant tant soit peu de changements fournissant au président de la compagnie une excuse pour ne pas se charger de l'exploitation du réseau.

Que le ministre veuille bien examiner la correspondance et il constatera qu'à l'époque où on apportait ces modifications aux courbes et aux pentes, le président de la compagnie écrivit au Gouvernement pour l'informer que si ces changements s'effectuaient, elle ne se chargerait pas de l'exploitation de la ligne. Le Gouvernement commit une bévue, à cette époque, en acceptant l'avis des ingénieurs ou de ceux qui portaient la responsabilité de cet avis, et en s'obstinant à faire ces changements, puisque c'était la première fois qu'on donnait à entendre au Gouvernement que la compagnie ne prendrait pas le réseau à bail.

En outre, il n'y avait aucune apparence du parachèvement du réseau, à Québec, aux termes du traité. Ce traité stipulait expressément que les travaux devaient recevoir l'approbation collective de la compagnie et des commissaires. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas encore approuvé les modifications des projets à Québec. J'ai eu sous les yeux toute la correspondance échangée jusqu'à une certaine époque, précédant peut-être la correspondance dont on a donné lecture aujourd'hui. Dans cette correspondance il est bien question de certains pourparlers, mais elle roule toujours sur le refus d'approbation par les fonctionnaires de la compagnie, et cette correspondance est plutôt contraire que favorable à l'approbation. En pareilles circonstances, cela va de soi, il est évident que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, pour son propre compte, se mettait en mesure de ne pas prendre le réseau à bail. A mon sens, le Gouvernement a commis une grave erreur en ne s'en tenant pas au contrat, il aurait dû parachever le réseau et obtenir l'approbation de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, puisque celle-ci avait donné à entendre que si on s'écartait des plans, elle ne se chargerait pas de l'exploitation du chemin de fer.

Je ne sache pas que je puisse en dire davantage. A mon sens, on a commis une grosse bévue. Le pays a souffert de ce qu'on n'a pas mis en service le Grand-Tronc-Pacifique, à l'est de Cochrane, comme on l'aurait dû faire. A l'ouest de Cochrane, il y a un service tri-hebdomadaire pour les voyageurs, de Toronto. Les voyageurs qui passent par cette ligne disent que le service est excellent.

Des voyageurs de commerce qui prennent ce chemin de fer pour aller dans l'Ouest me disent que le service se fait d'une façon admirable à partir de Toronto et partout dans l'Ouest. Les habitués de chemins de fer s'émerveillent de l'excellence de la voie. Les trains sont bien conduits et le service est des meilleurs. Mais à l'est de Cochrane, le service en réalité est nul. Mon argument est que si la voie avait été achevée suivant les conditions de la convention le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pu se soustraire à son obligation de l'exploiter.

Peut-être direz-vous que la compagnie n'était pas en mesure de l'exploiter. Une clause de la convention prévoyait cette éventualité. Il y était stipulé que durant sept années après l'achèvement de la ligne, le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas à payer d'intérêt à l'Etat, que prévoyait une médio-

crité de recettes pour les premières années. N'ayant à payer aucun intérêt, le Grand-Tronc-Pacifique aurait pu donner un service seulement pour se rembourser du prix de l'exploitation. De cette façon, le public de Moncton à Cochrane, une partie de la ligne qui se trouve en réalité négligée aujourd'hui, aurait pu forcer le Grand-Tronc-Pacifique à leur donner un service raisonnable. La compagnie n'est pas tenue à la chose et elle invoque pour excuse le manque de trafic. La commission des chemins de fer se serait moquée de ce prétexte, car au Canada, où les chemins de fer ont reçu des subventions du trésor public, il faut qu'ils voient, même si le trafic est léger, à donner au public les commodités de transport nécessaires. Une compagnie, même une de nos anciennes compagnies, ne peut interrompre ces trains, quand les besoins publics les requièrent. La commission des chemins de fer a forcé des compagnies qui ne voulaient pas exploiter leur ligne à établir un service parce que les gens se plaignaient de l'absence de trains.

J'ai aussi l'idée que le Gouvernement a fait une grande erreur en permettant au Grand-Tronc-Pacifique de dire que la voie n'avait pas été construite suivant les conditions de la convention? L'eut-elle été, le Gouvernement aurait pu forcer la compagnie à se charger de l'exploitation de la ligne, et la population, surtout à l'est de Cochrane, aurait davantage bénéficié des sommes immenses qui furent engagées dans cette grande entreprise.

Du train qu'on va, le but de l'entreprise n'est pas atteint. A l'est de Cochrane il n'y a qu'un service de gare à gare. La ville de Québec se trouve sur un embranchement et nullement sur la grande ligne. A l'est de Cochrane il n'y a qu'un service de gare à gare, et, au lieu de servir de grande ligne transcontinentale conformément aux plans primitifs, le chemin de fer ne donne qu'un service irrégulier d'un endroit à l'autre.

La même chose se passe dans les Provinces maritimes, et je pourrais dire que les millions qu'on met dans les travaux de Halifax, Saint-Jean et ailleurs pour des terminus destinés à relier un océan à l'autre, sont dépensés en pure perte si nous ne prenons pas les moyens de faire de cette ligne un chemin de fer vraiment transcontinental.

A quoi sert d'améliorer les ports d'Halifax, Saint-Jean, Québec et Montréal, si nous ne faisons pas notre possible pour y amener le trafic de l'Ouest?

[L'hon M. Graham.]

Voyons ce qui arrive et doit nécessairement arriver l'hiver. L'Etat exploite la ligne à partir de Toronto conjointement avec le Grand-Tronc; il se sert de la voie du Temiskaming-Ontario. Les marchandises qui sont transportées par le Grand-Tronc ne prendront pas le Transcontinental à partir de Cochrane en destination de l'est. Elles viendront de Winnipeg à Fort-William; de là à Cochrane, puis à North-Bay et ensuite, si elles vont dans l'est, le Grand-Tronc s'en emparera à North-Bay et se dirigeant vers l'est à Scotia Junction les transportera à Portland ou Boston, mais non à un port canadien.

Le but de cette immense dépense sera manqué. Je n'étais pas dans la Chambre lorsque ce projet fut décidé, mais j'ai lu les débats, et chacun sait qu'on mit en évidence la nécessité de développer nos ports maritimes. Quand la ligne était en voie de construction, mon honorable ami s'en souvient, nous avons à maintes reprises discuté les moyens de forcer le Grand-Tronc-Pacifique, quand il prendrait possession du chemin de fer de rendre le trafic à Halifax et Saint-Jean. Aujourd'hui, cependant, c'est l'Etat qui exploite la ligne et non le Grand-Tronc-Pacifique, et le Gouvernement fait justement ce que nous voulions empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de faire. Les trains dirigent vers Scotia une grande partie des changements adressés à l'est de Cochrane.

De Scotia les marchandises gagnent les ports américains, parce que le Grand-Tronc n'est pas intéressé aux ports de Halifax ou Saint-Jean ou même Quebec.

Le Gouvernement ne devrait pas retarder à annoncer ce qu'il entend faire. Dans l'est canadien, les méthodes d'exploitation de ce chemin de fer ont causé un vif mécontentement.

Chaque fois que je parle de ce sujet, le ministre croit que j'en veux au gérant.

Tout aussi bien que le ministre, je suis l'ami du gérant, mais il a dans l'idée que je suis entièrement dans l'erreur; de mon côté je suis tout aussi absolument certain qu'il est entièrement dans l'erreur, et nous en restons là. Je n'en veux pas du tout au gérant. Dès qu'il s'agit de chemin de fer, il ne faut jamais le considérer comme une voie de transport construite uniquement pour les besoins du présent ou pour la simple commodité d'une partie de la population du Canada.

Toute la population du pays a contribué à la construction de cette voie ferrée, de sorte que nous n'avons pas le droit, surtout lorsqu'elle est exploitée par l'Etat, de diriger le trafic à un endroit situé au centre du réseau.

de façon à priver, ceux qui se trouvent à l'extrémité est de ce transcontinental, des bénéfices qui leur sont dus. Le désappointement est énorme à Québec, et il en sera de même à Halifax et à Saint-Jean, si l'on persiste à exploiter le chemin de fer en suivant les mêmes méthodes qu'à l'heure actuelle.

On comprend que sur le parcours de cette voie ferrée, à l'est de Cochrane, il n'y a rien pour en justifier l'exploitation; mais il ne faut jamais perdre de vue, et les députés qui viennent de la province d'Ontario s'en souviennent, qu'à l'époque où l'on parla pour la première fois du projet de construire le chemin de fer Timiskaming and Northern Ontario, nombre de gens ridiculisèrent l'entreprise de construire une ligne dans une région rocailleuse et où, conséquemment, il ne se ferait jamais de trafic. Cependant, la construction de cette ligne a eu comme conséquence la découverte et la mise en valeur des plus riches mines d'argent au monde, sans compter le cobalt et les autres minéraux que l'on y rencontre.

Nous ne connaissons pas les richesses minérales que peut récéler le sol sur le parcours du Transcontinental, à l'est de Cochrane, mais ce que nous savons fort bien, et nous avons l'autorité du premier ministre de la province d'Ontario pour nous appuyer, c'est que sur le parcours du Transcontinental, on trouve des terres de tout aussi bonne qualité que n'importe où ailleurs; or, la seule manière de faire savoir aux gens que ces terres existent dans l'intérieur des provinces de Québec et d'Ontario, c'est de leur faire faire le voyage sur les convois du Transcontinental.

A quoi cela nous servirait-il d'avoir construit ce chemin de fer, si nous ne devons pas l'exploiter? Que l'on fournisse l'occasion aux gens de faire le voyage sur le Transcontinental, à l'est de Cochrane, afin qu'ils se mettent au courant de la situation qui règne dans les parties les plus nouvelles de Québec et d'Ontario! Si nous faisons cela, nous verrons bientôt ces nouvelles régions se coloniser et progresser, et qui sait, si, là aussi, on ne fera pas la découverte de riches mines?

Au Gouvernement encore plus qu'à la compagnie incombe le devoir d'exploiter cette ligne et j'insiste de nouveau auprès de nos gouvernants, maintenant qu'ils ont acquis cette voie ferrée, de voir à ce que la section à l'est de Cochrane ne soit pas seulement une ligne d'intérêt local, mais qu'au contraire on établisse au plus tôt un service qui permette à un particulier de prendre le convoi de l'Intercolonial à Halifax pour se rendre à Moncton, et que là, le wagon où il s'est installé, soit attelé à un convoi du Transcontinental, qui le conduira jusqu'à Prince-Rupert, s'il désire faire le voyage par la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. C'est là l'objet que nous avions en vue lorsque nous avons entrepris de construire ce chemin de fer.

Mais tant que l'on n'exploitera pas complètement la section est, toute la population qui habite à l'est de Cochrane se verra privée des bénéfices qu'elle devrait retirer de cette voie ferrée à la construction de laquelle elle a contribué de ses deniers tout comme le reste de la population du pays.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux): Relativement à l'excuse que la voie ferrée n'est pas terminée, excuse que le Grand-Tronc a invoquée afin de refuser de prendre possession de cette partie du Transcontinental, l'honorable député devrait se rendre compte que l'on pourra toujours soulever cette objection en n'importe quel temps, à l'avenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout.

L'hon. M. REID: La compagnie du Grand-Tronc pourrait toujours invoquer ce prétexte que le chemin de fer n'est pas terminé. Pour ma part, je suis convaincu que la compagnie ne désirait nullement être mise en possession de cette partie du réseau, le printemps dernier, à aucune condition; le meilleur témoignage que je puisse apporter à l'appui de cette affirmation, c'est que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique s'est adressée au Gouvernement, il y a un an, pour obtenir son concours dans l'exploitation de la partie ouest du Transcontinental.

L'honorable député affirme que, si le chemin de fer avait été achevé de façon à ce que la compagnie entrât en possession en exécution du bail auquel elle avait consenti, la commission des chemins de fer aurait pu la forcer à en entreprendre l'exploitation. Or, nous savons, par expérience, et la compagnie le sait tout aussi bien que nous, que l'exploitation du Transcontinental de Winnipeg à Moncton ne peut se faire qu'à grands sacrifices, chaque année, pendant longtemps. Dans ces circonstances, comment aurions-nous pu forcer la compagnie à exploiter la partie est du réseau, même en supposant qu'elle eût accepté d'être mise en possession de la ligne, lorsqu'elle venait justement de se faire accorder de fortes sommes, afin de l'aider à exploiter le tronçon ouest du Transcontinental?

A tout événement, le ministre des Chemins de fer et Canaux était convaincu, et la correspondance qui a été échangée lui donne raison, que la compagnie ne voulait pas être mise en possession de la ligne, à ce moment-là.

Quoiqu'il en soit, ce n'est pas là la question dont il s'agit en ce moment. La question que je désire discuter d'une façon toute particulière, ce sont les observations qu'a faites mon honorable ami au sujet de l'exploitation de ce chemin de fer.

Tout le monde admet que l'exploitation du Transcontinental entre Cochrane et Winnipeg a été satisfaisante, non seulement pour la population qui habite sur le parcours de la ligne, mais aussi pour le public en général. Quant à cette partie du réseau qui va de Cochrane à Moncton, je l'ai déclaré l'autre soir, les conditions ne sont pas les mêmes que sur la partie de la voie qui s'étend à l'ouest de Cochrane. Le service, à l'est de Cochrane, je l'admets, n'est pas satisfaisant, mais le Gouvernement n'a jamais eu l'intention de laisser se perpétuer indéfiniment la situation actuelle. Lorsque nous avons décidé d'entreprendre l'exploitation de cette section du Transcontinental, sans avoir à notre disposition une seule locomotive, un seul wagon, ni matériel roulant d'aucune sorte, nous avons dû enlever de l'Intercolonial environ soixante-quinze locomotives ainsi qu'un grand nombre de wagons.

Il a été très difficile de se procurer le matériel nécessaire pour exploiter la voie ferrée d'un bout à l'autre de manière à contenter le public. Le département des Chemins de fer et des Canaux a aussi, aije dit, tenté d'établir un service direct entre Halifax et Saint-Jean—je n'oublie pas Saint-Jean, comme l'honorable député le dit—et Winnipeg.

L'hon. M. GRAHAM: Vous l'avez oublié l'autre soir.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous sommes reconnaissants même pour les petites faveurs.

L'hon. M. REID: J'ai aussi dit que le service entre Halifax, Saint-Jean et Winnipeg serait établi au plus tôt.

L'hon. M. PUGSLEY: Veuillez me dire quand.

L'hon. M. REID: Je le dirai bientôt, si l'honorable député veut prendre patience. J'ai discuté l'affaire avec l'administrateur du chemin de fer qui m'a dit qu'il y aurait un service direct entre Halifax et Winnipeg, ce qui signifie jusqu'à Prince-Rupert, il va sans dire.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous ne l'avez pas interrogé au sujet du service direct partant de Saint-Jean.

L'hon. M. REID: D'Halifax et de Saint-Jean. J'oublie encore Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous l'oubliez fort souvent.

L'hon. M. REID: Je ne dois pas l'oublier. Les habitants de Saint-Jean sont très aimables; ils m'ont bien traité lorsque j'y suis allé et je ne voudrais pas leur laisser croire un seul instant que je les ai oubliés.

L'hon. M. PUGSLEY: Si mes souvenirs sont fidèles, vous leur avez dit un jour que, s'ils pensaient que M. Pugsley n'avait pas suffisamment pourvu aux améliorations du port, ils devraient s'adresser à lui, en sa qualité de ministre des Douanes, et qu'il leur donnerait encore des millions et des millions.

L'hon. M. REID: L'honorable député doit se rappeler que depuis cette promesse, nous nous sommes efforcés d'économiser.

L'hon. M. PUGSLEY: La situation est bien tendue.

L'hon. M. REID: Nous espérons qu'un train direct circulera entre Halifax, Saint-Jean et Winnipeg vers le 1er de juin.

L'hon. M. PUGSLEY: De cette année?

L'hon. M. REID: Oui, c'est ce que je voulais dire. Nous espérons avoir un train direct pour les voyageurs, avec des wagons-palais.

L'hon. M. PUGSLEY: Le service sera-t-il quotidien ou trihebdomadaire?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas étudié cette question, mais il est fort probable qu'il sera tri-hebdomadaire. Il sera satisfaisant, du moins. Nous avons commandé des voitures et nous tâchons d'obtenir au plus tôt plus de locomotives. Je crois que ce que nous avons déjà fait et les arrangements que nous prenons pour établir un service direct devraient contenter la Chambre et le public. Quant au transport de la marchandise jusqu'à Québec, Saint-Jean et Halifax, l'honorable député sait que nous en avons transporté une grande quantité sur l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean et Halifax, en passant par Québec où nous avons des bacs transbordeurs. Tant que le pont ne sera

pas achevé, nous devrons, il va sans dire, nous servir. . . . . .

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a-t-il oublié qu'il disait l'autre jour, en parlant de l'Intercolonial, que la marchandise venue de l'Ouest était remise à ce chemin de fer dans la ville de Québec, et que c'était là la cause de l'encombrement? N'est-il pas vrai que si les recettes de l'Intercolonial sont gonflées et s'il y a tant d'encombrement, c'est que la marchandise apportée à Québec par le Transcontinental est remise à l'Intercolonial et ne se rend pas à destination par le Transcontinental?

L'hon. M. REID: Mon honorable ami est plus au courant que moi des affaires du département des Chemins de fer dont il s'est beaucoup occupé. L'Intercolonial a un matériel roulant de premier ordre qui pouvait transporter n'importe quelle quantité des marchandises ou de voyageurs sur tout son réseau entre Québec, Halifax et Saint-Jean. Le Transcontinental a ensuite été confié au département des Chemins de fer. Du coup, l'Intercolonial a été privé de 75 locomotives et d'un grand nombre des wagons mis à l'usage du Transcontinental. Nous n'avions pas une seule locomotive ni un seul wagon à mettre sur cette voie ferrée entre Québec et Vancouver. Nous ne pouvions pas dépouiller l'Intercolonial d'autres locomotives ou wagons.

L'hon. M. GRAHAM: Ne pouviez-vous pas les rendre à destination?

L'hon. M. REID: Non, car nous en avions besoin entre Winnipeg et Québec. Nous étions loin d'avoir suffisamment de locomotives pour amener les marchandises à Québec; mais nous les y avons rendues, et à force de mettre à contribution le matériel de l'Intercolonial, nous avons pu subvenir au mouvement des marchandises. C'est peut-être là une des causes du grossissement de la recette de l'Intercolonial; mais l'honorable député doit savoir que, ayant envoyée vers l'ouest autant de locomotives que nous pouvions, il ne nous en restait plus à fournir au Transcontinental. Nous nous sommes servi de locomotives de l'Intercolonial sur une partie de la ligne du Transcontinental, de Lévis en allant vers l'est, et si nous avions eu le nombre nécessaire de locomotives et de wagons, nous aurions exploité les deux lignes et en aurions tiré quelque recette. Cette réponse me paraît être de nature à contenter mon honorable ami.

Il n'y a guère davantage à grossir la recette de l'Intercolonial. Nous voulons que l'exploitation des deux lignes soit effectuée pour le plus grand bien du public et du réseau de l'Etat. Si nous obtenons le matériel roulant que nous avons commandé, le service des marchandises entre Québec et les Provinces maritimes ne subira plus de retard quand les deux lignes seront mises en exploitation; car nous comptons faire usage de l'une et de l'autre afin d'assurer le transport des marchandises. Tout l'embarras provient du manque de matériel. Que le service des voyageurs soit établi, que nous ayons le matériel roulant pour le 1er juin, le public n'en demandera pas davantage.

L'hon. M. PUGSLEY: A en juger par la correspondance, par les explications du ministre et par les documents que l'on a déposés—et je suppose que toutes les pièces de quelque importance se trouvent sur le bureau de la Chambre—il me paraît bien évident que pour ce qui concerne l'achèvement de l'entreprise, le Grand-Tronc-Pacifique a toute raison de prétendre que le moment n'est pas encore venu où l'on puisse le considérer comme tenu de se charger, en vertu d'un bail définitif, de l'exploitation du chemin de fer. Il serait peut-être bon de donner lecture de certaines parties importantes de la correspondance pour qu'elles soient insérées dans le compte rendu des débats.

Je ferai observer à ce propos que le Gouvernement actuel, dans le but de jeter quelque discrédit sur son prédécesseur et de donner à entendre, comme l'a fait le solliciteur général au cours de la discussion qui a eu lieu sur ce sujet à la dernière session, que le cabinet libéral n'avait pas pris soin de faire, en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique, une convention que cette compagnie eût été tenue de respecter; le Gouvernement actuel, dis-je, tient à pouvoir dire aux gens—ce qu'il a d'ailleurs déjà fait à mainte reprise—que certaine lacune du contrat fait qu'il est incapable d'obliger le Grand-Tronc-Pacifique à signer un bail, et que cette compagnie a manqué à ses engagements; et, ayant cet objet en vue, il a résolument mis la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en demeure de faire ce à quoi rien ne l'obligeait, chose qu'il n'ignorait point d'ailleurs.

Ce n'est pas ainsi qu'il convient de procéder en matière aussi importante. Le Gouvernement n'a pas dit à la compagnie: nous allons remplir notre part d'engagements, comptant que vous saurez ensuite remplir la vôtre. Loin de là; la construction du chemin de fer n'était pas encore terminée, le Gouvernement n'avait pas en-

core rempli ses engagements, que le ministre des Chemins de fer sommait la compagnie d'avoir à signer un bail que rien ne l'obligeait à signer, un bail dont le président disait qu'il ne pouvait conseiller aux administrateurs de l'autoriser.

L'hon. M. REID: Je rappellerai à mon honorable ami que tout ceci se trouve déjà dans le hansard de l'an dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de mal à l'y faire insérer de nouveau.

L'hon. M. REID: Je n'y ai point d'objection.

L'hon. M. PUGSLEY: En ma qualité de membre de la Chambre et à mon titre de représentant de la partie du pays où les gens considèrent que chaque jour le Gouvernement leur porte un nouveau préjudice en ce qui concerne le Transcontinental, j'estime que le devoir m'incombe de remettre encore une fois la question sous les yeux du public et d'y appeler de nouveau son attention, comptant qu'il est encore temps de réparer le mal déjà fait. Le pays tout entier a intérêt à ce que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique se charge de l'exploitation de la ligne depuis l'océan Atlantique jusqu'à l'océan Pacifique. Cette question ne regarde pas seulement Saint-Jean, Halifax et les autres grandes villes des Provinces maritimes; la ville et une grande partie de la province de Québec, une grande partie de la province d'Ontario, toutes les parties du Dominion, à vrai dire, ont un intérêt vital à ce que l'exploitation de ce réseau relève d'une seule et même direction, à ce que le Gouvernement ne dirige point l'exploitation de la division de l'Est tandis que la compagnie dirigerait celle de la division de l'Ouest.

Reportons-nous à la déclaration de MM. Bell et King, les deux vérificateurs que le ministre des Chemins de fer semble avoir chargés de déterminer le coût de la construction du chemin de fer. Voici ce qu'ils disent dans leur lettre en date du 23 mars 1915 et comprise dans le dossier:

> Nous désirons soumettre à votre attention une lettre que nous avons reçue du solliciteur général, dont copie ci-jointe, qui indique que le "prix de la construction" de la division de l'Est, achevée le 31 décembre 1914, suivant les termes de l'article 20 de la convention annexée à la loi de 1903, ne comprend pas les frais occasionnés pour certains travaux qui se trouvaient encore inachevés. Il en résulte que le "prix de la construction" qui doit servir de base au calcul de la redevance qu'aura à payer à cette date la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera beaucoup moins que le prix réel après que lesdits travaux seront achevés.

[L'hon. M. Pugsley.]

Nous avons un contrat pour la construction et le matériel de cette ligne de Winnipeg à Moncton. Au mois de mars, 1915, le solliciteur général prend sur lui d'avertir la compagnie que la voie est prête pour le trafic; on peut en conclure qu'elle était achevée; même si la commission des chemins de fer et la compagnie jugent nécessaires au parachèvement de la ligne des travaux encore inachevés qui ajouteront au prix plusieurs millions de dollars.

Ainsi, on admet clairement que la ligne n'est pas encore terminée et que les travaux se poursuivent. Mais il semble que la question qu'on a soulevée consiste à savoir si la redevance devrait se calculer sur le prix des travaux faits jusque-là ou si on devait y ajouter le prix des travaux encore inachevés. Naturellement la compagnie prétendit qu'un bail à cette date devrait se fonder sur la somme dépensée jusque-là, laissant à plus tard la question du prix des travaux inachevés.

Dans une lettre en date du 11 mars, 1915, le solliciteur général convient que l'ingénieur en chef a fait rapport que les usines de Léonard sont inachevés, ainsi que les voies y conduisant et la gare commune à Québec. Qu'on dise qu'un chemin de fer soit achevé, alors que reste inachevée la gare terminus, dans un des grands ports qu'il doit approvisionner, selon le projet primitif, voilà ce que je ne puis comprendre. Et cependant, un homme qui est titulaire des importantes fonctions de solliciteur général, cherche à persuader les gens et l'ingénieur en chef qu'on peut considérer la ligne achevée dans le sens de l'article 20 de la convention, même si ces importants travaux de tête de ligne qui constituaient une partie essentielle du Transcontinental, restent inachevés et coûteront encore des millions à terminer. Rien de plus absurde. On n'a pas besoin d'autres preuves de l'hypocrisie du Gouvernement, à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement cherchait un prétexte quelconque pour faire croire au peuple que la compagnie avait manqué à ses engagements, alors que c'était le Gouvernement lui-même qui était en faute, non seulement par avoir modifié le profil de la voie, mais aussi pour n'avoir pas achevé la ligne, comme le veut le texte de la convention.

Ensuite, M. Gordon Grant vient nous annoncer que cette importante partie de l'entreprise n'est pas encore finie. C'est ce que dit sa lettre du 10 mars 1915.

Il y a une lettre du solliciteur général, en date du 6 mars, qui fait allusion à la dé-

claration de M. Woods, faisant remarquer que M. Woods semble en refusant—c'est-à-dire en refusant de signer:

.... alléguer que la ligne dans son état actuel n'est pas achevée dans le sens de l'article 20 de la convention annexé à la loi de 1903 sur le chemin de fer Transcontinental national, M. Woods, je suppose, faisait allusion à certaine partie. ...

Non de travaux étrangers à l'entreprise ou au Transcontinental, mais:

.... certaine partie des travaux....

Ce qui signifie certaine partie du Transcontinental.

....qui actuellement, ou plutôt au 31 décembre 1914, date de la vérification des comptes, se trouvaient en construction. J'ai toujours cru, de ce que vous m'aviez dit, vous et la commission, que les travaux inachevés n'étaient pas essentiels à l'exploitation immédiate de toute la ligne.

De tout chemin de fer on peut dire qu'on peut l'exploiter sans avoir de stations. Vous pouvez exploiter un chemin de fer sans ligne de téléphone ou de télégraphe, si vous prenez assez de précautions et si vous n'allez pas à une allure plus vite que 10 milles à l'heure et si vous exercez une grande surveillance. Vous pouvez exploiter un chemin de fer sans réservoirs d'eau, si vous avez sur le train des réservoirs mobiles pour alimenter d'eau la chaudière. Rien n'empêche d'exploiter la ligne avec une seule locomotive et un seul train, si on se contente d'un seul train allant aujourd'hui dans une direction et dans l'autre le lendemain. Mais si votre contrat vous engage à établir des stations tous les 10 milles, à faire des travaux de tête de ligne aux ports où vous touchez; s'il vous fait fournir tout l'outillage qu'exige un chemin de fer de première ordre vous ne pouvez prétendre avoir achevé la ligne tant que les conditions du contrat ne sont pas observées. C'est ce qu'affirma M. Woods, l'ingénieur en chef du Grand-Tronc-Pacifique. Et c'est ce dont convint le solliciteur général—qu'une partie des travaux était encore inachevée.

Et l'on construit présentement des parties de cette voie ferrée; le ministre demande, dans ces mêmes crédits, $1,500,000 pour acquitter le coût de la construction de la voie du Transcontinental. Nonobstant tout cela, ces gens ont—me permit—ou de le dire—l'assurance de déclarer aux membres de la Chambre et à la population du Canada que le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas observé la convention qu'il a signée et qu'en conséquence le Gouvernement a été obligé de prendre à sa charge l'exploitation du chemin de fer Transcontinental.

Je n'ai jamais entendu un gouvernement énoncer une prétention qui eût moins de fondement que n'en a celle que ce Gouvernement a invoquée contre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie n'a jamais fait défaut. Après avoir lu la correspondance d'un bout à l'autre, je dis qu'elle n'a jamais fait défaut en ce qui regarde la mise en vigueur de son entente, que le défaut doit être imputé au Gouvernement et que ce dernier traite et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le pays d'une façon des plus injuste, lorsqu'il cherche à faire retomber le blâme sur la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et à la rendre responsable de ce que le Gouvernement a entrepris l'exploitation de cette voie ferrée.

Le solliciteur général—oh! quelle expression puis-je trouver qui qualifie justement ce qu'il fait? Tout en admettant que le travail de construction se poursuit encore, il demande à l'ingénieur du Gouvernement s'il aura l'obligeance d'affirmer que, à son avis, la division de l'Est était parachevée, le 31 septembre 1914, en tant que cela était essentiel à l'exploitation efficace de toute la voie, à ce temps-là. Alors même qu'on n'aurait pas observé complètement les plans et devis et que le travail de construction se serait poursuivi alors, afin que ces personnes pussent obtenir un peu de gloriole pour eux-mêmes et jeter un peu de discrédit sur l'ancien gouvernement et sur la compagnie créée par l'ancien gouvernement, grâce à ce Parlement, et faire croire à la population que la compagnie était en défaut, le solliciteur général a demandé à l'ingénieur en chef d'avoir l'obligeance d'affirmer que la ligne était terminée, alors qu'il avait devant lui la preuve positive qu'elle ne l'était pas, mais qu'au contraire, le travail de sa construction était en voie.

Passons à M. Chamberlin. Nous verrons la raison sur laquelle il base le refus de la compagnie d'être partie au bail. Dans une lettre qui porte la date du 15 février 1915 il dit:

Cher Monsieur Cochrane,

J'accuse réception de la vôtre du 3 courant relative à celles des dipositions de la convention du 29 juillet 1903 qui porte sur le matériel à fournir pour la division Est. En réponse, j'appellerai votre attention sur l'article 20 qui, comme vous le verrez, arrête que "une fois terminée, la dite division Est sera louée à la compagnie et mise par elle en service pendant une période de cinquante ans". L'article 22 aussi indique bien clairement que le matériel de 20 millions à fournir, dont 5 millions pour le service de la division Est sera le premier matériel de la ligne achevée. Je ne pense pas que le Gouvernement tienne encore pour achevée la division Est aux termes de la convention, et votre lettre du 3 courant me confirme dans ce sentiment. Cela étant, vous voudrez bien admettre, je suppose, qu'il serait imprévoyant

et peu sage de la part de la compagnie de commencer à faire l'acquisition, vu les conditions défavorables de l'heure présente, d'un matériel aussi coûteux et qui, en attendant l'achèvement de la ligne, non seulement resterait, dans une très large mesure au moins, sans emploi, mais encore perdrait beaucoup de sa valeur.

N'est-ce pas là une lettre sensée? N'est-ce pas là la lettre qu'aurait écrite au Gouvernement tout fonctionnaire prudent chargé des intérêts de cette compagnie de chemin de fer? Il dit:

Je ne comprends pas que le Gouvernement soutienne que la division de l'est est jusqu'ici parachevée suivant la convention et votre lettre du 3 courant confirme mon opinion sur ce point.

Je lirai plus tard cette lettre du 3. M. Chamberlin déclare, ici, positivement que M. Cochrane lui avait écrit, le 3 février 1915, une lettre dans laquelle il admettait que la ligne n'était pas terminée suivant les conditions de l'entente. Je trouve, ici, une autre lettre de M. Grant au solliciteur général, à la date du 15 février, dans laquelle il dit:—

J'inclus une lettre que M. Wood m'a adressée, le 11 courant, et pour laquelle il refuse de signer l'acceptation et de reconnaître la voie ainsi parachevée.

Certes, rien ne peut être plus clair que la façon dont la compagnie base son refus, c'est-à-dire, que c'est le Gouvernement qui est en défaut et que c'est lui qui n'a pas parachevé la voie—mais qui laisse toujours entendre que, si le Gouvernement accomplit sa part de la convention, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera prête à remplir se engagements, en toute bonne foi, et à conclure la convention définitive.

Mais, monsieur l'Orateur, pouvez-vous blâmer une compagnie, pouvez-vous blâmer le président d'une compagnie, dont le devoir est de protéger les intérets de ses actionnaires, lorsqu'il refuse, avant que la ligne soit achevée et avant qu'elle puisse être exploitée de façon à pouvoir donner tout le rendement qu'une ligne achevée peut donner, de signer un bail en vertu duquel, dans un certain temps après qu'il aura été signé, il faudra nécessairement payer une redevance qui exigeraient de forts déboursés de la compagnie? C'était son devoir de refuser tant que le Gouvernement n'avait pas rempli sa part du contrat. Il aurait failli à son devoir envers les actionnaires, et il aurait été grandement coupable s'il s'était écarté de la convention qui avait été faite, et s'il avait lié les actionnaires plus tôt que le contrat ne l'exigeait.

Le 11 février 1915, M. Woods, l'ingénieur en chef, écrit à M. Gordon Grant une lettre dans laquelle il dit:

C'est la première fois que j'entends dire que même le Gouvernement considérait la ligne complètement achevée.

L'hon. M. REID: Le mot "complètement" est là?

L'hon. M. PUGSLEY: Certainement. Comment une ligne peut-elle être achevée si elle n'est pas complètement achevée? Si elle n'est pas complètement achevée elle ne l'est qu'en partie, n'est-ce pas? Si elle n'est pas complètement achevée, elle n'est achevée qu'en partie, et cependant mon honorable ami dit: Mais non, la ligne n'est pas complètement achevée, cependant elle l'est. Je crois qu'il faudrait avoir ici un avocat de Philadelphie, dix avocats de Philadelphie, pour expliquer la distinction que le ministre fait entre une ligne achevée et une ligne complètement achevée. Pour ma part, je ne puis voir la différence. La ligne est achevée ou elle ne l'est pas. Si elle est achevée, alors elle l'est complètement. Si elle ne l'est pas complètement, alors elle n'est pas achevée.

Je vois maintenant où le bât blesse ces messieurs. Ils ont cru que la ligne pourrait être considérée achevée, même si elle ne l'était qu'en partie, et ils ont cru que le Gouvernement aurait alors le droit de demander à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de signer le bail. Je regrette pour le ministre qu'il ait été égaré par cette définition, qui doit lui avoir été donnée par le solliciteur-général.

Voici la lettre de l'honorable M. Cochrane, datée le 3 février 1915. Cette lettre est intéressante en ce qu'elle montre ce qu'il entendait peut-être par achèvement partiel et achèvement complet.

3 février 1915.

Cher monsieur Chamberlin,

Revenant à ma lettre du 23 janvier dans laquelle j'inclus un état du coût de la construction de la division est du Transcontinental national, je désire faire remarquer que l'intention n'est pas que l'item inséré comme nécessaire pour couvrir l'achèvement de certains travaux soit inclus, pour le moment, dans la somme sur laquelle l'intérêt devra être présentement calculé.

Les parties qui peuvent être inachevées ne sont pas pour le moment des parties essentielles à la ligne du Transcontinental national, et c'est seulement sur le coût des travaux qui sont terminés que l'on se propose de calculer l'intérêt.

Quels travaux? Les travaux de construction de la ligne du Transcontinental. Et cette partie des travaux qui ne sont pas encore terminés n'est pas, dit-il, à son avis, essentielle à l'exploitation de la ligne. Comme je l'ai déjà dit, on peut affirmer la même chose des gares, des remises des cantonniers, des réservoirs, des lignes télégraphiques et téléphoniques et des autres

choses qui composent l'installation d'une ligne de chemin de fer de première classe. Le ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Cochrane) déclare que les travaux qui ne sont pas achevés font partie de la construction du Transcontinental national. Ces travaux étaient compris dans le cahier des charges et faisaient partie de la ligne, et il admet qu'ils ne sont pas encore terminés.

Mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham) me fait remarquer qu'au sujet des usines de Transcona et de Québec il avait découvert que les deux étaient des parties essentielles du chemin de fer Transcontinental. Je voudrais savoir ce qu'il y a réellement au fond de cette affaire. Je trouve singulier que le ministre des Chemins de fer et Canaux se contente d'accuser réception de la lettre qui lui a été envoyée par le président de la compagnie des chemins de fer le 15 avril, donnant les raisons qui, à son avis, étaient suffisantes pour ne pas signer le bail, et montrant que la ligne n'était pas achevée, que les conditions du cahier des charges n'avait pas été rempli, et appelant l'attention sur le coût excessif de la construction, basée, naturellement, sur le raport des deux commissaires nommés par le Gouvernement, ne cherche en aucune façon à entamer des négociations. On ne voit nulle part que l'on ait essayé de faire un accord avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ni aucune preuve du désir de soumettre la question à un arbitrage. Sans rien tenter à ce sujet, le Gouvernement décide d'exploiter lui-même le Transcontinental national.

Voilà ce que la correspondance établit et il me paraît bien que le ministre des Chemins de fer a subi l'influence de M. Gutelius, le gérant général, qui a l'ambition d'étendre jusqu'à Winnipeg, et même jusqu'au Pacifique, l'exploitation par l'Etat de toute la ligne. Il se peut aussi que le ministre des Chemins de fer ait adopté le parti de faire exploiter cette ligne par l'Etat et qu'il veuille se débarrasser du Grand-Tronc-Pacifique et prendre charge de cette ligne d'un bout à l'autre. Quelle qu'en soit la raison, il me semble extraordinaire que, sans répondre à cette lettre, sans nulle tentative d'entamer des négociations, le Gouvernement se charge d'exploiter cette ligne.

Dans les observations que je viens de faire, j'ai cru devoir blâmer le Gouvernement de la façon dont il a traité le Grand-Tronc-Pacifique à l'égard de ces importantes lettres.

Le ministre des Chemins de fer me permettra peut-être de lui demander s'il n'est pas possible de faire comprendre au Gouvernement qu'il est à désirer de faire des arrangements qui permettent au Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter lui-même cette ligne. S'il reste encore des questions à décider, qu'on le fasse sans retard. S'il faut six mois, ou même un an, pour terminer la ligne de manière que le Grand-Tronc-Pacifique puisse la mettre en service, que l'on prenne sans tarder les mesures nécessaires. La chose me semble assez facile. Qu'il soit dit, par exemple, que les sept années commenceront à partir du moment où la ligne sera achevée, de manière que nulle injustice ne soit faite au Grand-Tronc-Pacifique à cet égard. Que des dispositions soient prises pour que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique entreprenne l'exploitation de la ligne depuis Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique. C'est là le seul moyen d'obtenir un service convenable. Nous ne voulons pas d'un partage qui contrarie l'intention ou même les termes de l'accord conclu le jour où a été fait la convention relative au Transcontinental. On sait que, de l'avis de plusieurs dans ce pays, le terminus dans l'Est de cette ligne aurait dû être à North-Bay. Plusieurs ont pensé qu'il n'y aurait guère d'avantage à étendre la ligne à l'est de North-Bay, ce point étant celui où le réseau des voies ferrées du Grand-Tronc devait se rallier au Transcontinental. Ceux d'entre nous toutefois qui s'intéressent à la prospérité de nos ports, l'été comme l'hiver, et qui ont à cœur de faire passer par des voies canadiennes le trafic du Canada, ont émis l'opinion—et ç'a été celle de mon très honorable ami, qui était alors le chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier)—que cette nouvelle ligne transcontinentale devait avoir pour caractéristique essentielle d'assurer autant que possible le transport de nos marchandises par des voies canadiennes et par des ports canadiens pour atteindre les marchés de l'ancien monde.

Il est énoncé dans la convention que toute marchandise pour laquelle une autre route n'aurait pas été indiquée par l'expéditeur suivra les voies canadiennes. J'imagine que jamais le peuple du Canada n'aurait pensé à se lancer dans cette entreprise si ce n'avait pas dû être là son objet essentiel. Or, que fait la présent Gouvernement? Il propose, que dis-je? il espère que la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ne voudra pas mettre en service la division de l'est. Si cet espoir se réalise, le

compagnie du Grand-Tronc, étroitement liée à celle du Grand-Tronc-Pacifique, aura tout intérêt à ne pas faire passer par des ports canadiens les marchandises qui lui seront confiées et le noble, le patriotique dessein qui faisait le fond de cette vaste entreprise sera complètement déjoué.

On n'ignore point, en effet, que la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc a une ligne qui, de North-Bay, dans la province d'Ontario, va jusqu'à Montréal, dans la province de Québec, et de là à Portland, dans le Maine. Elle a à cet endroit de vastes installations de tête de ligne, elle a considérablement agrandi ce port et il lui sera très commode, très utile aussi à bien des égards, de transporter à Portland, dans l'état du Maine, les marchandises expédiées du Canada. C'est pourquoi l'ancien gouvernement avait, comme je l'ai dit, décidé de faire construire une ligne, non pas de Winnipeg à North-Bay seulement, mais aussi de North-Bay à Moncton, une ligne qui passerait par la ville de Québec, et d'imposer à la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique l'obligation de mettre en service la division de l'Est comme faisant partie de ce Transcontinental pour qu'elle eût intérêt à faire prendre aux marchandises qui lui seraient confiées des routes canadiennes jusqu'à nos ports.

Pour revenir aux membres du Gouvernement, j'espère qu'ils vont comprendre l'importance de cette affaire, qu'ils vont s'en occuper et chercher à la résoudre le plus rapidement possible.

Quand bien même le Gouvernement devrait, au prix de quelque sacrifice, tenter un effort pour répondre aux vues de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il serait infiniment préférable pour le Gouvernement et pour le pays d'en venir à une entente et que cette compagnie se chargeât de l'exploitation de tout le réseau, à partir des ports de Saint-Jean et d'Halifax à l'océan Pacifique. Le ministre le sait, il est avantageux à nombre d'autres égards qu'il existe un seul système d'administration, une seule compagnie de transports et un seul et unique service entre les deux océans. Que serait-il advenu du Pacifique-Canadien, en ce qui concerne l'essor du commerce canadien, si ce réseau eût été interrompu à Winnipeg et qu'une autre compagnie eût mis le réseau en service entre Winnipeg et les ports de l'Atlantique? Jamais ce réseau transcontinental ne serait devenu, même dans la moindre mesure, le merveilleux agent de progrès qu'il a été pour le Canada, par le passé.

[L'hon. M. Pugsley.]

La même observation s'applique à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Engagez-là à entreprendre immédiatement la mise en service du réseau; faites dans ce but avec elle un arrangement raisonnable, comme je sais qu'on en peut faire; intéressez-là au développement du trafic sur cette ligne, et il s'en suivra une ère de progrès et de prospérité infiniment supérieure à tout ce qui, pendant nombre d'années, devra nécessairement rester provisoire, puisque, même si ce réseau se parachève en conformité des stipulations du traité, on ne saurait dire si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera alors en mesure de le prendre à bail, et en définitive, l'Etat serait exclu de l'exploitation de la ligne. Le ministre le voit donc, la mise en service par l'Etat devra nécessairement être de nature provisoire, et ni le Gouvernement ni l'administration gérante ne sauraient s'intéresser, comme le ferait la compagnie elle-même, au développement des transports sur le parcours de la ligne, à la création d'industries et à un bon service; car, c'est la compagnie qui, en dernière analyse, bénéficiera du progrès du trafic et de l'essor imprimé au commerce dans un avenir immédiat, et après le parachèvement du réseau, c'est elle-même qui demandera de le prendre à bail et de le mettre en service.

L'hon. M. REID: Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député; mais, comme il est six heures, et qu'il est entendu que la Chambre doit s'ajourner jusqu'à mardi, je désirerais que l'honorable député renvoyât à cette dernière date la suite de ses observations. Je désire aussi demander au chef de l'opposition de vouloir bien consentir à l'adoption d'un article, et à laisser les autres item en suspens jusqu'à mardi. Quelques députés de l'île du Prince-Edouard désirent discuter l'article 103.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui.

L'hon. M. REID: Certains députés désirent discuter les articles concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson et le pont de Québec. Page 94 du feuilleton, figurent les item 351 et 352, et nous pourrions les adopter, tout en réservant le reste. On ne saurait s'opposer à l'adoption de ces articles. Il ne s'agit que d'allocations de commisération au bénéfice de quelques intéressés.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans quel but?

L'hon. M. REID: C'est l'usage, de temps immémorial, d'accorder pareilles indemnités de commisération en certaines circonstances.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne s'agit pas de cela. Je demandais dans quel but le ministre demande l'adoption de quelques item?

L'hon. M. REID: C'est afin de permettre au comité de faire rapport de l'état de la question.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous pouvez faire rapport et déclarer que vous avez suffisamment avancé vos travaux, si vous avez prêté l'oreille aux observations formulées sur cette importante question.

L'hon. M. REID: Si l'on s'y oppose, je n'insisterai pas. Seulement, l'usage veut que nous adoptions un article.

L'hon. M. PUGSLEY: Si le ministre veut bien dire au comité que le Gouvernement étudiera avec la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique la question de savoir sur quelle base la compagnie fera la mise en service du réseau, je n'en dirai pas davantage à ce sujet. Mais si le ministre s'y refuse, je ne saurais lui dire pour le moment combien de temps je consacrerai à cette question de haute importance. Le ministre sait que pour la population du Canada oriental et des Provinces maritimes, la question est de souveraine importance.

L'hon. M. REID: Je goûte toujours les observations de mon honorable ami, et je ferai l'impossible pour l'encourager.

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

La séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mardi, 25 avril 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

MORT DU SOLDAT D. CURRY.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le 18 du courant on a soulevé une question, dans cette Chambre, concernant le soldat Dougall Curry, mort à l'hôpital Saint-Joseph de Glace-Bay. Le télégramme que voici fut envoyé au commandant général du district militaire n° 6 d'Halifax:

Au sujet du soldat Dougall Curry, mort à l'hôpital Saint-Joseph de Glace-Bay, et au sujet de votre télégramme en date du 21 courant demandant la cause du retard à prévenir le capitaine Calder de l'admission du soldat Curry à l'hôpital, veuillez donner le nom d'une personne responsable du défaut de prévenir promptement le capitaine Calder. Urgent.

(Signé): Adjutant général.

Voici la réponse envoyée télégraphiquement:

Au sujet du soldat Dougall Curry, de l'hôpital Saint-Joseph de Glace-Bay, nous avons à dire que le malade a commencé à se plaindre d'un malaise le 2 avril, à huit heures de l'après-midi; qu'il fut retenu au lit et visité chaque jour par le capitaine Munro, médecin du bataillon. Son état s'est amélioré jusqu'au 5 avril, à partir de cette date a empiré en quelques heures. A cinq heures de l'après-midi il fut envoyé de Broughton, par convoi spécial, à l'hôpital Saint-Joseph de Glace-Bay, sous la garde d'une ordonnance porteur d'une note du capitaine Munro demandant que le malade fût admis à l'hôpital. Le malade arriva à l'hôpital le 5 avril à cinq heures de l'après-midi. Le capitaine Calder, chargé du soin des soldats malades aux hôpitaux de Glace-Bay ne fut prévenu de l'arrivée du malade à l'hôpital que le lendemain, à midi. Le capitaine Calder déclare que le retard à voir Dougall Curry à l'hôpital Saint-Joseph est étranger à la mort du patient, attendu que sa maladie consistait en une méningite tuberculeuse. Le bureau de santé fait aussi rapport que c'était une méningite tuberculeuse.

On a réuni un conseil de médecins militaires pour étudier le cas, et il est arrivé à cette conclusion:

Dans les circonstances, c'est l'opinion du conseil que le soldat D. Curry est mort de méningite tuberculeuse.

(Signé): W. E. Hodgins, major général.
Adjutant général intérimaire.

ENROLEMENT DES MINEURS.

M. CARVELL: Je désirerais savoir s'il existe un règlement concernant l'enrôlement des mineurs et surtout des jeunes gens âgés de moins de dix-huit ans. Je communquerai à l'honorable premier ministre une lettre que m'écrit une dame du comté de Victoria, dans laquelle elle se plaint de la conduite de l'officier recruteur à Andover. Elle prétend que son garçon s'est laissé convaincre et s'est enrôlé à l'âge de quinze ans; lorsque le recruteur fut informé, par le téléphone, que ce jeune homme n'avait que quinze ans, il répondit qu'il avait déclaré être âgé de dix-huit ans et qu'on avait autant raison de croire le garçon que la mère. Le jeune homme demande maintenant sa libération et la mère joint ses instances aux siennes. Je préfère ne pas donner les noms. Je crois que cette question a déjà été soulevée par l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier), et j'ignore ce qui a été décidé. Si on a adopté une règle à ce sujet, je désirerais la connaître, et j'aimerais aussi que l'honorable premier ministre nous donnât

une réponse à cette lettre, soit publiquement, soit confidentiellement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je n'ai pas eu à m'occuper de cette question récemment, mais j'ai toujours cru que la règle était de n'enrôler personne âgé de moins de dix-huit ans. Si ce règlement n'existe pas, il devrait exister. J'étudierai le cas mentionné par mon honorable ami et je verrai à ce que ce jeune homme âgé de quinze ans ou moins de dix-huit, soit libéré et renvoyé dans sa famille.

M. CARVELL: Je suis entièrement satisfait de cette réponse. Je préfère ne pas rendre la lettre publique, mais quand l'honorable premier ministre l'aura lue, il comprendra les raisons qui m'ont porté à soulever cette question.

RECONSTRUCTION DU PALAIS LEGISLATIF.

L'hon. M. ROGERS: Je me permettrai d'appeler de nouveau l'attention de la Chambre sur la reconstruction du palais législatif. Les plans sont très avancés et nous sommes maintenant en état de nous occuper plus activement de la question des travaux. Quelqu'un a suggéré que le comité chargé d'étudier cette question soit composé de quatre membres de chaque côté de la Chambre. Je n'ai aucune objection à accepter cette proposition, et si l'honorable premier ministre et l'honorable chef de l'opposition sont aussi de cet avis, je me ferai un paisir d'accepter un comité composé de quatre membres de chaque côté de la Chambre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai déjà communiqué au ministre des Travaux publics les noms de trois de mes collègues. Je lui ai aussi fait savoir, la semaine dernière, que j'en désignerais un quatrième et la chose est déjà faite. Par conséquent, pour notre part, nous sommes prêts à conférer avec le ministre des Travaux publics. Si mon très honorable ami désignait quatre de ses collègues de la gauche, le comité pourrait se mettre à l'œuvre immédiatement. Vu qu'il y a quelque espoir, même éloigné, que la nouvelle Chambre soit prête pour la prochaine session, il est important de ne pas perdre de temps.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je communiquerai les noms au ministre des Travaux publics, aujourd'hui même.

CENSURE DU COURRIER VENANT DES ETATS-UNIS.

M. CARVELL: Par l'intermédiaire de l'honorable premier ministre, je désire appeler encore une fois l'attention du ministre des Postes sur la censure du courrier des pays étrangers au Canada. Tous ceux d'entre nous qui ont eu l'occasion de causer avec leurs commettants, pendant les vacances de Pâques, savent qu'il est actuellement très difficile de faire des affaires avec l'étranger. Une lettre expédiée de Boston au Nouveau-Brunswick, qui devrait être rendue à destination un jour et une nuit après son expédition, arrive généralement au bout de huit jours. J'ai lu dans les journaux que la censure devait être discontinuée à partir de mercredi dernier; je sais qu'une lettre expédiée du Canada aux Etats-Unis n'a pas été ouverte par la censure, mais je sais aussi que d'autres ont été ouvertes depuis la semaine dernière. Si le Gouvernement prétend qu'il est obligé de maintenir la censure, je suppose que le public sera bien obligé de s'y soumettre, mais je désirerais avoir une déclaration du premier ministre à ce sujet.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous ne sommes pas obligés d'exercer la censure, car c'est une question qui ne concerne que le Gouvernement de ce pays.

Le gouvernement impérial nous a transmis d'importants documents secrets. Si je ne me trompe, le chef de l'opposition a été mis au courant de la teneur de ces papiers. Dans ces circonstances, nous avons cru que si c'était raisonnablement possible, nous nous rendrons au désir exprimé. Le ministre des Postes et les commis du département se sont sincèrement efforcés d'appliquer la censure d'une manière efficace, tout en causant le moins d'inconvénients et de retards. La tâche a été rude à accomplir sans le concours de surnuméraires. Certains bureaux auxquels le courrier américain devait être envoyé pour y être soumis à la censure—on les appelle bureaux d'échange, je crois—ont dû examiner 250,000 lettres par jour. Eu égard au grand nombre de lettres qui ont subi la censure, le nombre des plaintes que le Gouvernement a reçues n'a pas été considérable. Des erreurs ont certainement été commises, et parfois elles ont été répétées après avoir été signalées et à la suite d'instructions plus formelles.

M. CARVELL: Je demande pardon au premier ministre. Dira-t-il à la Chambre à quels endroits du Canada la censure s'exerce? A-t-elle lieu dans tous les petits bureaux de poste de la campagne?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non. Il y a des bureaux d'échange dont j'ai parlé. Les objets de correspondance

à destination des Etats-Unis recueillis dans un certain territoire sont transmis à Toronto. Ceux qui sont recueillis dans un autre territoire sont envoyés à Montréal, et il en est ainsi des autres endroits. Tout le travail des censeurs s'accomplit dans ces bureaux d'échange et non au bureau de départ. De même, les lettres venant des Etats-Unis et à destination d'un endroit compris dans une certaine région sont transmises à Montréal, et les autres sont envoyées à différents bureaux d'échange qui, après les avoir censurées les font parvenir aux destinataires. C'est dans ces bureaux d'échange qui ont à examiner une énorme quantité de lettres que les erreurs et les retards se sont produits.

M. CARVELL: Je remercie le premier ministre des renseignements qu'il a donnés à la Chambre. Ceux-ci apaiseront l'inquiétude qu'on a éprouvée dans tous les coins du pays à la pensée que n'importe quel receveur de la poste dans les campagnes aurait pu ouvrir les lettres.

Pendant que je traite ce sujet, j'émettrai l'idée qu'on indique sur la lettre qu'elle a été décachetee par un employé du département. Actuellement, on ouvre la lettre, puis on colle sur l'enveloppe une bande de papier portant le mot "censurée". N'importe qui pourrait se rendre au bureau d'un journal et obtenir des milliers de ces bouts de papier imprimés. Ainsi, tout receveur de la campagne, ou tout individu ayant accès aux objets de correspondance, pourrait ouvrir les lettres, puis y mettre l'indication "censurée", et il n'y aurait aucun moyen de savoir par quelles mains elles ont passé. Si notre courrier doit être soumis à la censure, il faut prendre des mesures pour nous assurer que celle-ci est exercée par les employés du département. Après les explications du premier ministre, je conçois qu'il puisse y avoir des retards, vu que les lettres doivent passer par des bureaux d'échange.

Avant de reprendre mon siège, je désire faire observer qu'il est presque impossible de concevoir la nécessité de censurer le courrier des membres du Parlement et des maisons d'affaires bien connues qui exercent leur commerce ordinaire. Mais s'il y a une raison valable, le Gouvernement devrait nous la faire connaître.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pour des fins d'identification, tous ceux qui s'occupent de la censure sont désignés par un numéro. Celui qui examine une lettre et y colle la bande de papier doit y inscrire son numéro qui indique au département que c'est lui qui a censuré la lettre. Je ne suis pas certain que cette pratique ait prévalu dès le début, mais par suite des erreurs commises, le département a cru nécessaire de prendre des mesures pour connaître l'auteur de ces erreurs, et voilà le plan qu'il a adopté, à ce que dit le ministre des Postes. Le sous-ministre m'apprend que la censure s'exerce dans ce pays de la même manière qu'en Grande-Bretagne.

PUNITION D'UN SOLDAT DU 128e BATAILLON.

M. KNOWLES: Je désire signaler une affaire importante au premier ministre qui est ministre intérimaire de la Milice. Nous avons, à Moosejaw, le 128e bataillon. On croit généralement que l'incident suivant s'est produit parmi ce corps.

Il y a quelque temps, paraît-il—la nouvelle vient de source telle, que je la crois vraie; mais il n'est pas impossible que ce ne soit qu'un faux bruit—l'officier commandant voulant punir un soldat qui avait eu le malheur de lui déplaire, le fit suspendre par les bras et le laissa en cet état pendant une heure ou jusqu'à ce que le malheureux eût perdu connaissance. On dit aussi que cet officier a puni d'autres soldats de la même manière. J'ai scruté le cas avec tout le soin dont je suis capable, mais il va sans dire que le voile du secret recouvre ce qui se passe dans les cercles militaires. L'affaire me parut tellement grave que je me suis cru tenu de la signaler à l'attention du Gouvernement, car il n'y avait pas d'autre moyen d'obtenir justice pour le pauvre soldat. Plusieurs institutions publiques de Moosejaw se sont occupées de ce cas, mais n'ont pu obtenir les renseignements qu'elles auraient eus sans peine s'il ne s'était agi d'une affaire militaire.

Si les faits sont bien tels qu'on les rapporte, on devra rayer des rôles de la milice le barbare matamore capable d'infliger une telle punition; dans le cas contraire, il faudra démentir immédiatement un bruit si propre à nuire au recrutement. Je prie donc le premier ministre de s'occuper du cas, de recourir à la voie télégraphique s'il le juge à propos et d'arranger les choses d'une manière ou d'une autre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): J'ai peine à croire que pareille chose ait pu se passer. Je devrai, il va sans dire, aller aux renseignements. Si l'honorable député de Moosejaw voulait bien me faire tenir une lettre me donnant

le nom de l'officier commandant et celui du soldat que l'on dit avoir été puni de cette façon cela me faciliterait la tâche.

LA FOURNITURE DE PELLES A L'ARMEE.

M. HUGHES (I. P.-E.): En mars de l'an dernier, la Chambre ordonnait le dépôt de copie de la correspondance relative à l'achat de pelles fait peu de temps après la déclaration de la guerre. Cette correspondance, je ne l'ai pas encore vue. Le dossier, dit-on, a été déposé quelque temps avant l'incendie du palais législatif et a été détruit par le feu. Je n'avais pas été prévenu du dépôt de cette correspondance. Si on en a la copie, je serai bien aise de l'avoir.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je porterai la demande de l'honorable député à l'attention du personnel du ministère. Je suppose que copie de cette correspondance a dû être déposée et detruite par l'incendie. Les procès-verbaux de la Chambre feront voir si l'on a déposé le dossier.

M. HUGHES (I.P.-E.): On m'a dit qu'il avait été déposé et que, pensait-on, l'incendie l'avait détruit.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je m'informerai et ferai faire une nouvelle copie.

M. HUGHES (I.P.-E.): A deux ou trois reprises, l'ex-ministre intérimaire de la Milice avait promis de s'occuper de cela, mais je crois qu'il n'y a plus pensé.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—ponts, etc., $613,100.

M. CARVELL: Si le ministre me le permet, je lui ferai une question sur un autre article du budget.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Je veux bien que l'on profite de la mise à l'étude des divers articles de mon budget pour aborder n'importe quel sujet.

M. CARVELL: Je sollicite cette faveur parce que je serai probablement absent ce soir. Je désire appeler l'attention de mon honorable ami sur l'état présent des négociations qui se poursuivent avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick au sujet du chemin de fer de Saint-Jean à Québec. En l'absence du ministre intérimaire des Chemins de fer, l'honorable ministre des Travaux publics nous a fourni là-dessus des renseignements tellement abondants et tellement précieux qu'ils ont créé un véritable émoi dans la province du Nouveau-Brunswick. Mon honorable ami (M. Reid) —je ne dis pas cela pour lui être désagréable —se serait probablement gardé de nous renseigner aussi abondamment; il y eût mis un peu crûment; mais je ne connais pas son collègue des Travaux publics a fourni ses renseignements, aurait-il l'obligeance de me dire si l'on a apporté quelque modification aux conventions arrêtées entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Nouveau-Brunswick au sujet de la construction et de l'exploitation du chemin de fer en question?

Je vais anticiper sa réponse. D'après les renseignements que nous a fournis le ministre des Travaux publics, il y a peut-être un mois, le Gouvernement s'est dégagé de sa promesse d'exploiter cette ligne et de payer au Nouveau-Brunswick 40 p. 100 des recettes brutes. C'est peut-être dire les choses un peu crûment; mais je ne connais pas d'autres mots pour mieux exprimer ma pensée.

Souvent entre 1911 et 1914, la Chambre par ses lois, s'est engagée, à lier au réseau de l'Intercolonial, le chemin de fer que la province du Nouveau-Brunswick construirait de Grand-Falls à Saint-Jean, à l'exploiter et à payer à la province 40 p. 100 des recettes brutes. Le ministre des Travaux publics nous a avertis que le Gouvernement fédéral répudiait cette législation, prétendant qu'elle ne donnait pas justice au Dominion. On nous a avertis aussi qu'une convention arrêtée entre les deux gouvernements dispensait le gouvernement du Nouveau-Brunswick de construire la section de Centreville à Andover. Tout le monde semble croire que depuis longtemps il n'est plus question de l'embranchement de Grand-Falls.

Il fut convenu aussi que le gouvernement du Nouveau-Brunswick n'aurait pas à construire de pont sur le fleuve Saint-Jean au Mistake ou sur la rivière Kennebecacis; qu'il établirait la ligne sur la rive ouest de la rivière, allant à Westfield, peut-être, ou à Welsford; et que d'un point quelconque au nord de Frédéricton, il poserait un embranchement jusqu'à Vanceboro. Le ministre des Travaux publics n'a pas mentionné d'endroit autre que Méductic. Je ne puis

croire que c'est là le dessein du Gouvernement. Ce serait du dernier ridicule que de construire un embranchement à Méductic.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: N'est-ce pas aux chutes Méductic?

M. CARVELL: Non. C'est au village de Méductic, à 10 ou 12 milles des chutes; le ministre du Commerce connaît l'endroit.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: A Grosvenor?

M. CARVELL: Voilà! On peut bien tracer une ligne de là, mais il nous faudrait construire de 25 à 30 milles de voie ferrée en territoire américain afin d'arriver au Maine-Central, c'est un obstacle qui va nous obliger d'abandonner ce projet. J'ai rappelé à l'honorable ministre suppléant ce qu'en substance l'honroable ministre des Travaux publics nous déclarait dans une autre occasion et je lui serais très reconnaissant s'il voulait bien expliquer au comité où nous en sommes aujourd'hui avec les négociations et les conventions.

L'hon. M. REID: J'ai regretté d'avoir été absent quand la Chambre fut saisie de l'affaire. Je m'étais entendu pour quitter ce jour-là et malheureusement je ne pouvais pas être ici.

M. CARVELL: Je n'ai à critiquer le ministre suppléant d'aucune façon.

L'hon. M. REID: Dans quelques jours, je m'attends à proposer un projet de loi relativement à ce chemin de fer, et mon honorable ami, si la chose lui agrée, pourrait profiter de l'occasion pour discuter cette question. Dans l'intervalle, je vais, autant que je puis le faire sans documents, lui donner une explication.

L'honorable député se souvient que le tracé primitif, si je m'en souviens bien, reliant Grand-Falls à Rothesay, sur l'Intercolonial, et de cet endroit se rendait à Saint-Jean. A cette époque on devait construire des ponts sur les rivières, au prix de $1,000,000. Ensuite, on fit observer au Gouvernement que la construction de ces ponts coûterait aux environs de $3,000,000. L'honorable député doit se rappeler d'un bill, par lequel le Gouvernement s'engageait à construire ces ponts.

M. CARVELL: Je me le rappelle fort bien.

L'hon. M. REID: La situation, quant au chemin de fer du Nouveau-Brunswick, n'est plus la même. A cette époque, le Grand-Tronc-Pacifique s'était engagé à exploiter le Transcontinental jusqu'à Moncton et il était entendu que le chemin de fer de la vallée de Saint-Jean devait relier le Grand-Tronc-Pacifique à la ville de Saint-Jean. C'est dans ce but que l'embranchement de Grand-Falls devait se construire. Quand le Gouvernement se chargea du Transcontinental, la ligne d'Andover à Grand-Falls, quant à Saint-Jean, devenait inutile, parce qu'elle aurait suivi la même route que le Pacifique-Canadien, et d'ailleurs l'Intercolonial rencontrait le Transcontinental à la jonction de McGirney.

M. CARVELL: J'en conclus donc que l'on a éliminé l'embranchement d'Andover à Grand-Falls.

L'hon. M. REID: Je ne puis dire cela. Il appartient au gouvernement du Nouveau-Brunswick d'étudier et de régler ce point. En ce qui nous concerne, je puis dire que les seuls pourparlers engagés jusqu'à présent se rapportent à la ligne qui conduit à Andover; rien n'empêche toutefois que l'on étudie, en temps qu'on estimera utile, tous ces détails. Ce que j'entends dire, c'est qu'en ce qui concerne la jonction entre Saint-Jean et le Transcontinental, nous avons déjà en faisant passer nos locomotives et nos wagons sur la ligne de Gibson—je crois que c'est le nom de cette voie ferrée—et en faisant correspondance à McGivrey-Junction. Si je comprends bien la situation, un voyageur peut faire correspondance avec le Transcontinental en se rendant par le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean jusqu'à Andover, puis, par le chemin de fer Pacifique-Canadien, jusqu'au Transcontinental.

M. CARVELL: Cela est à peu près exact. Aujourd'hui, il n'existe pas de correspondance entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Transcontinental. Il va sans dire qu'on peut opérer cette correspondance.

L'hon. M. REID: Voici la situation, aujourd'hui, du chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean: on a poursuivi durant quelque temps la construction de cette voie ferrée et, si je ne me trompe, le département des Chemins de fer et des Canaux a pris à sa charge et a exploité chaque tronçon parachevé de la voie alors que l'on complétait la partie de cette dernière établissant la correspondance avec Saint-Jean.

M. CARVEL: Mais on n'acquitte pas les 40 p. 100.

L'hon. M. REID: Je parle de la partie qui s'étend de Centreville à Gagetown. Si

la mémoire ne me fait pas défaut, l'entente arrêtée alors obligeait les intéressés de payer les 40 p. 100 et les 60 p. 100 durant un certain temps. Cette convention est restée en vigueur jusqu'aux premiers jours de cette année, alors que le ministre des Chemins de fer et des Canaux étudia, à nouveau, la question avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, et conclut une entente d'après laquelle les autorités de l'Intercolonial devaient exploiter cette section de la ligne, en attendant les nouvelles conventions qui pourraient intervenir avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur. Si j'ai bien compris ce qu'il a argué, il a déclaré que lorsqu'elles ont été parachevées, ces différentes sections ont été exploitées jusqu'au commencement de la présente année d'après l'entente primitive stipulant le paiement de 40 p. 100 au gouvernement du Nouveau-Brunswick. Cela n'est pas exact et, en parlant ainsi, je m'appuie sur une déclaration qui va parfaitement à l'encontre de ce que l'honorable ministre prétend.

Vers le commencement de l'année 1915, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et les autorités de l'Intercolonial ont conclu une entente d'après laquelle ce dernier devait exploiter cette voie ferrée; j'ignore quel devait être—s'il s'en trouvait un—le pourcentage des profits qui devait revenir au gouvernement du Nouveau-Brunswick; par contre, s'il se produisait une perte, le gouvernement du Nouveau-Brunswick devait acquitter la moitié de cet écart, ce qui n'est certainement pas conforme aux données de l'entente primitive. C'est entre plusieurs un fait dont nous qui habitons la province du Nouveau-Brunswick, nous nous plaignons si amèrement.

L'hon. M. REID: Je puis faire erreur, en ce qui concerne 1915, vu que je n'ai rien eu à faire dans les pourparlers et mieux vaudrait peut-être pour moi laisser de côté, pour le moment, cet aspect de la question en attendant que j'obtienne des renseignements plus complets. Mais, à dater du 1er juin 1916, l'entente, telle que je la comprends, voulait que l'Intercolonial exploitât les sections parachevées et que toute entente déjà conclue eût un effet rétroactif à dater du 1er janvier 1916. J'ai engagé moi-même des pourparlers avec des membres du gouvernement du Nouveau-Brunswick au sujet de cette affaire et le ministre des Travaux publics a fourni les renseignements voulus. Le hansard contient la correspondance de sorte qu'il ne m'est pas nécessaire de discuter longuement ce point, sauf pour dire que, lorsque je soumettrai ce projet de loi, cela démontrera que nous prendrons à notre compte ce chemin de fer et que nous acquitterons 40 p. 100 et 60 p. 100 à dater du 1er janvier 1916. Nous exploiterons la division qui s'étend de Centreville à Gagetown, lorsqu'elle sera parachevée et d'autres parties au fur et à mesure de leur parachèvement, d'après les mêmes données, jusqu'à ce que la voie soit terminée jusqu'à Westfield. Lorsque la section d'Andover sera parachevée, nous l'exploiterons d'après le même principe.

M. CARVELL: A propos de la section qui fait raccordement avec le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean et du réseau parle de Vanceboro?

L'hon. M. REID: L'honorable député parle de Vanceboro.

M. CARVELL: Je prendrai n'importe quel point du Maine-Central.

L'hon. M. REID: Si nous devions faire raccordement avec le Maine-Central, à Vanceboro, nous pourrions traverser sur un pont. Il s'agit ici du point extrême du Maine-Central, aux Etats-Unis. Le chemin de fer Pacifique-Canadien se rend à Vanceboro, cela va sans dire. Si nous faisions raccordement à Vanceboro, nous serions obligés de construire environ 45 milles de chemin de fer au Canada.

On nous a proposé un raccordement avec le Maine-Central à un autre point appelé Méductic, ce qui nécessiterait la construction de 25 milles de voie ferrée seulement en territoire canadien, tandis que la Compagnie du Maine-Central en aurait 15 milles à construire sur le territoire américain. Les négociations se continuent; ce raccordement servirait probablement mieux les intérêts du Transcontinental qu'un raccordement à Vanceboro. Je ne sais pas comment les négociations aboutiront, mais il est possible que le raccordement ait lieu à cet endroit plutôt qu'à Vanceboro. La partie de la ligne entre Centreville et Saint-Jean sera achevée cet automne, me dit-on.

M. CARVELL: Cet automne?

L'hon. M. REID: D'ici au mois de janvier, dans tous les cas. D'après les conditions du contrat, la ligne doit être terminée dans les prochains huit à dix mois jusqu'à Westfield. Il y a plusieurs bonnes raisons pour modifier les premières dispositions. La construction de ces ponts

prendrait probablement deux ou trois ans et coûterait au moins $3,000,000.

M. CARVELL: L'évaluation de M. Maxwell est de $2,000,000.

L'hon. M. REID: L'honorable député admettra que l'expérience nous prouve que très peu d'entreprises publiques sont exécutées pour le prix fixé par les ingénieurs. Je le sais par expérience.

M. CARVELL: Ce peut être votre expérience personnelle.

L'hon. M. REID: Il y a déjà bon nombre d'années que l'honorable député siège dans cette Chambre, et je crois que telle a été aussi son expérience. Dans tous les cas, telle est la situation, autant que je la connais. Lorsque la question reviendra de nouveau devant la Chambre, je ferai en sorte que l'honorable député puisse la discuter.

M. CARVELL: Cela me satisfait.

L'hon. M. GRAHAM: Ces crédits s'élèvent à la somme de $19,000,000. Le ministre nous a dit qu'il avait l'intention de déposer un projet de loi relatif au chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Ne serait-ce pas le bon temps pour lui de dire franchement au comité quelle autre législation concernant les chemins de fer, lui-même, ou d'autres membres du Gouvernement, se proposent de soumettre au Parlement pendant la présente session? Le bruit circule avec persistance dans la presse que le Gouvernement va proposer d'accorder de l'aide à deux compagnies de chemins de fer, et plus que de l'aide à une troisième. Nous avons ici dans ces estimations un item assez curieux qui accorde une subvention que, d'ordinaire, on fait voter par voie de résolution, mais non comme crédit inscrit au budget.

L'objet de cet item me paraît être de couvrir la retraite du Gouvernement, qui pourra dire alors à ceux qui lui demandent des subventions que cette année, il ne veut pas proposer de subventions aux chemins de fer, vu qu'il atteint le même objet d'une autre manière. Mais je crois que le devoir du Gouvernement est de faire connaître franchement à la Chambre, avant de lui demander de voter les crédits du ministère des Chemins de fer, quelles subventions il se propose d'accorder à telles ou telles compagnies; ou quelles sommes il leur a promis de leur faire voter pendant la présente session. L'honorable ministre intérimaire comprendra immédiatement que si, au lieu de $19,000,000, le Gouvernement allait dépenser $40,000,000, cela ferait une assez forte différence à voter. Si le Gouvernement ne fait aucune déclaration à ce sujet, et que nous lui votions le budget actuel, il pourra ensuite venir dire à la Chambre: "Nous avons obtenu nos crédits ordinaires de $19,000,000, et nous voulons maintenant, par un autre moyen, imposer au pays une obligation beaucoup plus considérable".

Le Gouvernement ne croit-il pas qu'il serait sage et juste de faire connaître exactement au comité quelles propositions il a l'intention de soumettre à la Chambre, et le chiffre de l'aide qu'il se propose d'accorder à ces compagnies de chemin de fer. Je lis, ce matin, dans les journaux que le Gouvernement viendra en aide au Grand-Tronc-Pacifique, au Nord-Canadien et à la compagnie du Québec et Saguenay. Si les journaux sont si bien renseignés, comme ils paraissent l'être, est-il juste que le Gouvernement vienne demander à la Chambre de lui voter aveuglément $20,000,000, tandis que le ministre cache dans sa manche trois autres bills qui imposeront peut-être au pays une autre obligation de $19,000,000? C'est pendant que nous discutons ces crédits que le Gouvernement doit faire connaître quelles sommes additionnelles il se propose de demander à la Chambre pendant la présente session.

L'hon. M. REID: En ce qui concerne le chemin de fer de la Vallée du fleuve Saint-Jean, nous économiserons par ce bill une somme de $3,000,000. Ainsi que je l'ai expliqué à l'honorable député de Carleton (M. Carvell), aux termes de la dernière convention, on devait construire les ponts sur la rivière Kennebecasis.

Par ce nouvel arrangement, nous n'avons pas à construire les ponts, et c'est toujours autant de ménagé. Pour ce qui est de la subvention au chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise, l'honorable député se souviendra que l'on a, l'année dernière, exercé sur nous une forte pression en vue de faire passer la ligne par une partie de l'Alberta. Il y avait là beaucoup de grain à transporter et, pour aider cette région, on décida de payer cette subvention pour un certain nombre de milles. On dit que la récolte de blé a été énorme dans cette région, et c'a été d'un très grand avantage. La chose a été mise là par la raison que, s'il n'était présenté aucun projet relatif à d'autres subventions, celle-ci devait passer de cette manière, à moins d'une loi spéciale à faire voter. En ce qui concerne d'autres mesures législatives, je dois dire

que, jusqu'à présent, je n'ai entendu parler d'aucune autre à discuter ou à présenter.

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'où va cette expression jusqu'à présent?

L'hon. M. REID: Elle va jusqu'au moment actuel.

L'hon. M. GRAHAM: Ou à la fin de la session?

L'hon. M. REID: Jusqu'au moment actuel. Quant à ce que l'on dit d'un journal qui aurait publié quelque chose relativement à cette affaire, tout ce que j'ai à dire c'est que l'on ne peut pas toujours croire ce que rapportent les journaux. Quant à moi du moins, je ne le crois pas toujours. Toutefois, pour ce qui est de ces crédits, quand même nous les voterions, il n'est guère possible de les mener jusqu'au bout sans que l'honorable député sache si d'autres mesures législatives ne seront pas présentées. Pas plus que le reste d'entre nous, l'honorable député ignore que le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien ont eu beaucoup de difficultés à poursuivre leurs vastes entreprises. La guerre les a mis dans une position très critique; mais quand à savoir si quelque autre mesure législative sera proposée, je ne saurais le dire, par cette raison que le Gouvernement ne s'en est pas encore occupé et n'en a pas discuté.

M. NESBITT: Je suis surpris d'entendre dire au ministre qu'on ne peut croire tout ce que l'on dit dans les journaux. Lorsque, toutefois, l'honorable député déclare ne pas savoir si quelqu'autre mesure législative va être présentée relativement à des chemins de fer, je crois qu'il exige de nous un effort d'imagination par trop considérable, car il est généralement compris, non seulement dans les journaux, mais ailleurs, qu'il aura quelques autres mesures législatives en faveur du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique.

Je suis absolument d'accord avec mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham) pour dire que, s'il doit être présenté quelque autre projet relativement à des chemins de fer, c'est le moment de nous le faire savoir, parce que d'abord nous désirons finir la session, et ensuite, parce qu'il faudra toujours qu'on nous le dise à quelque moment et ce serait aussi bien aujourd'hui que plus tard, afin de nous tenir prêts.

S'il est vrai, comme le veut la rumeur, que l'on doive nous demander le vote de sommes additionnelles au Nord-Canadien ou au Grand-Tronc-Pacifique, il serait bon d'y donner notre attention en même temps qu'aux autres crédits. Nous avons ici pour le chemin de fer de la baie d Hudson une somme de 3 millions et, s'il faut maintenant que l'on nous demande des sommes considérables pour quelque autre objet, nous pouvons fort bien laisser de côté certaines portions des articles que l'on nous demande de voter ici, puisque nous sommes nécessairement obligés de faire des réductions dans le chiffre des crédits que nous votons cette année pour diverses fins. Ces choses peuvent être nécessaires, mais elles peuvent aussi ne pas l'être.

Pour ma part, je ne crois pas que l'on ait besoin de la somme demandée pour la baie d'Hudson, mais je crains que, de part et d'autre, la majorité des membres de cette Chambre ne soit pas de mon avis à cet égard. Il faut bien tout de même tailler notre habit selon la mesure de notre étoffe. Il n'est pas un homme d'affaires qui, dans une étude des dépenses à effectuer relativement à quelque partie de son entreprise, ne tienne compte de l'ensemble. Agir autrement, ce serait bientôt la ruine. Pourquoi le Gouvernement n'adopterait-il pas la même règle de conduite et pourquoi n'aurait-il pas assez de confiance en nous pour nous dire ce qu'il pense à nous demander? Le ministre par intérim doit savoir s'il y a quelque autre mesure législative à présenter et, dans ce cas, je ne saurais comprendre pourquoi il ne nous le fait pas savoir maintenant—nous espérons bien, en effet, que la présente session ne durera pas tout l'été—qu'elle est au juste l'aide qu'il songe à nous demander pour les chemins de fer. Nous pourrions alors discuter tous ces crédits en même temps et amener le ministre peut-être à retrancher quelqu'une des sommes qu'il nous demande aujourd'hui de voter.

M. TURRIFF: Le ministre n'a-t-il pas déclaré que, si nous laissions passer cette subvention qu'il destine au chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise, il nous garantit que nulle autre mesure législative ne sera proposée à cette session pour de l'aide à quelque chemin de fer.

L'hon. M. REID: Pour mon propre compte, je dois dire que je n'ai pas d'autres subventions à l'étude pour le moment

L'hon. M. GRAHAM: Une rose, sous un autre nom, donnerait toujours le même parfum.

M. TURRIFF: Le ministre sait parfaitement qu'il n'a pas répondu à ma question. Le Gouvernement comptait que la prorogation aurait lieu vers Pâques ou peu après, et le ministre sait bien s'il y a d'autres subventions à demander, et d'autres lois de chemins de fer à présenter, cette session-ci.

M. KNOWLES: Les ministres l'ignorent.

M. TURRIFF: Si les ministres l'ignorent, ils ne devraient pas siéger sur ces banquettes.

M. KNOWLES: Il leur faut caser l'honorable député de Calgary (M. R. B. Bennett)?

Des VOIX: Adopté.

M. TURRIFF: Tous ses messieurs clament "adopté" quand il s'agit de caser l'honorable député de Calgary. A mon avis, l'avis émis par l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) est fort plausible. Avant l'adoption de cet item de $19,000,000, il faudrait que le Gouvernement nous éclairât sur le concours financier qu'il entend prêter, cette session-ci, aux compagnies de chemins de fer, au Grand-Tronc-Pacifique, au Nord-Canadien, au chemin de fer de Québec-Saguenay. En attendant que le Gouvernement nous éclaire à cet égard, nous serions amplement autorisés à ajourner l'étude de ces articles et je suggère que quelque autre ministre poursuive la discussion de son budget, jusqu'à ce que mon honorable ami ou quelque autre ministre soit en mesure de nous dire: "Nous voulons prêter notre concours financier à telle ou telle compagnie de chemin de fer; "et dans le cas contraire, il faudrait le dire à la Chambre. Or en l'absence de toute information sur les intentions du Gouvernement en matière de lois relatives aux chemins de fer, d'ici à la prorogation qui, nous l'espérons, se fera à bref délai, on ne saurait légitimement demander aux députés de voter l'adoption de ces $19,000,000, et je suggère l'ajournement de la question, jusqu'à ce que le Gouvernement soit en mesure de donner à cette Chambre le renseignement demandé.

L'hon. M. REID: Notre intention était de mettre en délibération les crédits de quelque autre ministère, cet après-midi, et si j'ai soumis à l'étude du comité mes propres crédits aujourd'hui, c'est pour obliger certains honorables députés qui n'auraient pu faire acte de présence ici, à un autre moment. Si l'on s'oppose à l'adoption de quelques-uns de ces item, je veux bien les réserver; mais comme il y a bon nombre d'articles que ces députés désirent discuter, rien n'empêche que nous les délibérions maintenant. Sinon, certains députés n'auraient pas plus tard l'occasion de les discuter. Quant aux lois futures, la réponse que j'ai donnée à l'honorable député élucide notre attitude en ce moment.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je suggère que l'on tienne compte de l'observation de mon collègue, le ministre intérimaire des Chemins de fer. Certains députés semblent s'opposer à l'adoption de tous les crédits, avant d'avoir obtenu les renseignements demandés; mais rien ne s'oppose à la délibération de certains item et à leur adoption. Rien n'empêche qu'on ne réserve un ou deux articles pour la discussion générale et pour l'élucidation de la question; or, à cette étape-ci de la session, quand nous tenons à ce que la besogne parlementaire s'expédie avec toute la célérité possible, l'avis de mon collègue suggérant au comité de procéder à la délibération de ces item mérite considération.

L'hon. M. GRAHAM: D'ordinaire, ce serait bien le meilleur parti à prendre. L'embarras c'est qu'à ces articles qui sont déjà d'un chiffre élevé, viendront s'ajouter d'autres articles, sous forme de projets de loi, comportant de fortes dépenses ou grevant le pays de nouvelles obligations pour des entreprises de chemins de fer de plus ou moins d'importance. S'il s'agissait d'une affaire ordinaire, je ne m'opposerais nullement à l'adoption de quelques-uns de ces petits item; mais voici l'objection. Les journaux nous disent que ces crédits subiront d'importantes majorations, et en attendant qu'on nous éclaire sur la nature de ces item, il ne convient pas de nous demander de voter ces gros crédits. Le ministre intérimaire devrait nous éclairer sur ces nouvelles mesures législatives en matière de chemins de fer qu'on doit nous soumettre et qui grèveront le pays de nouvelles obligations. Ce renseignement peut porter sur la discussion des articles à l'étude, dont quelques-uns atteignent un chiffre élevé comme les crédits relatifs au chemin de fer de la baie d'Hudson, au Transcontinental-National, au canal Welland.

Si nous allons voter d'autres dépenses, il n'est que juste que nous le sachions. Nous avons nos doutes du résultat. Le Gouvernement a cru bon de glisser dans le budget principal une subvention qui peut servir

de précédent. La députation sait bien qu'invariablement on présente des subventions dans un bill séparé, le bill des subventions des chemins de fer, tout à fait distinct du budget. La Chambre étudie chacun des item et si la chose lui agrée, vote une loi spéciale. Il y a un an le ministère répondit à une foule de pétitionnaires qu'il n'y aurait aucune loi de subvention, mais voici que dans le budget, non dans un bill séparé, on nous demande de voter une subvention de $384,000. Admettons ce précédent, et on nous amènerait des douzaines de subventions dans le budget. Je suggère donc au Gouvernement, dans l'occurrence, de jouer cartes sur table et de nous dire ce qu'il entend faire en fait de subventions aux chemins de fer.

Cela nous permettra de discuter d'une façon intelligente les crédits qu'on nous demande, et peut-être de retrancher certains d'entre eux si les autres dépenses sont trop fortes. De nouveau, j'affirme qu'il n'est pas question ici, comme nous faisons d'habitude, de considérer les crédits l'un après l'autre et d'ajourner l'étude de ceux sur lesquels le ministère aura à fournir tous les renseignements voulus. En votant tous les autres crédits, nous ne serons pas plus avancés.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a beaucoup de logique dans une partie du raisonnement de mon honorable ami, mais d'autres endroits de son argumentation laisse à désirer, s'il me permet de le dire.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a beaucoup de logique.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'item 110 introduit un nouveau principe, celui de voter une subvention dans les crédits supplémentaires.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas là mon argument. Je faisais remarquer que le Gouvernement pouvait présenter dans les crédits supplémentaires des demi-douzaines de subventions.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Vons n'en sauriez être surpris, puisqu'ils seraient présentés régulièrement.

L'hon. M. GRAHAM: Irrégulièrement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a cependant un certain nombre de ces crédits, que les autres viennent ou non, qu'il faut, pour parler modérément, voter pour ne pas entraver les travaux.

Prenons, par exemple, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Certains des crédits présentés sont destinés à renforcer les ponts, faire des travaux de premier établissement, des études, des inspections, des agrandissements et améliorations. Il y a une somme assez minime pour un bac transbordeur. C'est une ancienne affaire et le but de ce crédit est simplement d'achever et mettre en œuvre ce que les deux côtés de la Chambre ont jugé opportun. Un autre item a pour fin de mettre la voie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard de même qualité que les autres embranchements de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce que nous avons voté l'autre soir.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a ensuite un autre crédit destiné à assimiler la voie Internationale à celle de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Déjà nous avons voté un certain nombre de crédits que mentionne mon honorable ami. Il nous reste à voter sur les numéros 103, 106, 107, 108, 109, 110, 118, 120, 123.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'item 103 ne comporte après tout que les détails ordinaires pour mettre en œuvre le plan arrêté déjà relativement à un service de bacs transbordeurs. Le numéro 106, au sujet du chemin de fer de la baie d'Hudson, est une question de vieille date. Ce crédit a pour but de compléter un travail depuis longtemps commencé et que nous devons achever à moins que la Chambre n'en vienne à la conclusion qu'il nous faut cesser l'exploitation de cette ligne. La même chose pour l'item numéro 107, concernant le chemin de fer Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM: Si mon honorable ami continue, il va outrepasser l'effet de son plaidoyer.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pensais que le Transcontinental était achevé il y a longtemps.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: A moins que mon honorable ami veuille faire de l'obstruction jusqu'à empêcher tous les crédits, de crainte que dans les crédits supplémentaires on demande d'autre argent—ce qui dénote un manque de courage de la part de mon honorable ami—je crois que nous devrions avancer ces crédits.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre du Commerce ne met pas les choses au point tout à fait. Je n'ai pas dit: "de crainte

que dans les crédits supplémentaires on demande d'autre argent". J'ai dit que la chose était possible. Il reste encore trois projets à venir devant la Chambre pour venir en aide à des chemins de fer.

L'hon. M. ROGERS: En êtes-vous bien certain?

L'hon. M. GRAHAM: Les journaux à la dévotion du Gouvernement devront être muselés si cela n'est pas vrai.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce sera une opération assez difficile à accomplir.

L'hon. M. LEMIEUX: Ces paroles du ministre des Travaux publics vont avoir pour conséquence de faire baisser les actions dès demain.

L'hon. M. GRAHAM: Dans l'espérance et avec pleine et entière confiance que ces mesures additionnelles seront déposées, des incidents significatifs se produisent chaque jour. Mais voici le principal point que je soulève: Nous ne sommes pas ici pour longtemps, nous l'espérons tous; or, nous devrions en conséquence être mis au courant dès maintenant, de la nature de ces propositions, surtout cette partie qui est destinée à faire peser de nouvelles obligations sur les épaules de la population du pays. Si l'examen de ces crédits s'était fait au début de la session, la garantie serait bien différente; mais à l'heure actuelle il ne peut s'écouler que quelques jours tout au plus entre l'adoption de ces articles du budget et le dépôt de cette proposition concernant nos voies ferrées. Le Gouvernement devrait donc être en mesure de nous donner une idée de la législation qu'il entend proposer, afin que les membres de cette Chambre sachent exactement le chiffre des sommes qu'ils seront appelés à voter pour des fins de chemins de fer y compris les crédits.

Je propose donc que nous discutions pour quelques instants cet article qui a trait au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et peut-être qu'ensuite, le Gouvernement sera en mesure de nous faire connaître son programme à ce sujet.

M. KNOWLES: L'automne dernier, on a annoncé que le Gouvernement avait établi un tarif de 6 cents par boisseau ou 10 cents par quintal pour le transport du grain par voie ferrée d'Armstrong aux ports de l'est. Autant que je sache, le Gouvernement n'a pas fait l'exposé de sa politique sur ce point de même qu'au sujet du réquisitionnement du blé, quel que soit notre désir d'entendre ses explications à ce propos. Nous serions très heureux d'entendre les explications du ministre relativement à la mise en vigueur de cette politique et de quelle façon elle a fonctionné.

L'hon. M. REID: J'ai donné des explications relativement à cette question, l'autre soir, en l'absence de l'honorable député; tout de même, je vais les répéter de nouveau. Le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) a établi un tarif de 6 cents par boisseau pour le transport du blé d'Armstrong à Montréal et à Québec, durant la saison d'hiver alors que la navigation est close, et relativement au chemin de fer Transcontinental, ce tarif est encore en vigueur entre Armstrong et Québec. De grandes quantités de grain ont été transportées sur le Transcontinental au cours de l'hiver.

M. KNOWLES: Sur quelles raisons s'est-on appuyé pour établir ce tarif spécial?

L'hon. M. REID: C'était afin de faire disparaître l'encombrement qui existait dans l'Ouest, et transporter le grain dans l'Est. La récolte a été très abondante et les élévateurs à Fort-William et à Port-Arthur étaient remplis jusqu'au faîte.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que cela a eu pour effet d'améliorer la situation?

L'hon. M. REID: Le Transcontinental a transporté 8,000,000 de boisseaux de blé.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est qu'une bagatelle.

L'hon. M. REID: Le transport de 8 millions de boisseaux de blé, à mon avis, a beaucoup contribué à améliorer la situation. Je ne crois pas que les députés de l'Ouest partagent l'opinion de mon honorable ami à ce propos.

M. KNOWLES: Où est allé ce grain?

L'hon. M. REID: A Québec, à Saint-Jean, à Halifax et à Montréal. Une certaine quantité de blé a été expédiée directement à Saint-Jean pour l'exportation.

M. KNOWLES: Via Québec?

L'hon. M. REID: Oui.

M. KNOWLES: Combien de boisseaux?

L'hon. M. REID: Je ne puis le dire de mémoire.

M. KNOWLES: Mais à peu près? C'est une question très importante.

L'hon. M. REID: Je puis me procurer les chiffres. Je sais que nous avons expé-

dié du grain à l'élévateur de Québec pour y être laissé en entrepôt jusqu'à l'ouverture de la navigation.

M. KNOWLES: Quelle est la contenance de cet entrepôt?

L'hon. M. REID: 1,500,000 boisseaux. Une certaine quantité de grain est allée à Halifax pour l'exportation et de fortes quantités ont été expédiées à Montréal dans le même but.

M. KNOWLES: Les quantités de grains qui ont été expédiées à Montréal ne nous regardent nullement, car ce grain n'a pas été transporté par le chemin de fer de l'Etat.

L'hon. M. REID: Il y avait encombrement dans tous les ports.

M. KNOWLES: Quelles sont les quantités de grain qui ont été expédiées à Halifax et à Saint-Jean pour des fins d'exportation? Par quelle route ce grain a-t-il été transporté et quel a été le tarif de Winnipeg au point d'expédition?

Est-ce que ce tarif de 6 cents par boisseau a été suffisant pour transporter le grain jusqu'au port d'où il est exporté? Dans la négative, quel a été le coût du transport de Winnipeg au port d'expédition? Le ministre est-il en mesure de nous dire dès maintenant quel a été le tarif demandé?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas ces tarifs devant moi; mais 6 cents est le tarif d'été jusqu'à Montréal, et il serait augmenté si le grain devait être expédié à Portland, à Saint-Jean ou à Halifax. Le tarif de 6 cents doit avoir été absolument avantageux, puisqu'il signifie qu'on a joui du tarif d'été depuis la fin jusqu'à la réouverture de la navigation. Le tarif de Winnipeg à Armstrong est le même que celui de Winnipeg à Fort-William.

M. KNOWLES: En effet.

L'hon. M. REID: L'honorable député s'apercevra que c'était égaliser le tarif entre Wninipeg et Montréal. Le tarif de 6 cents était pour ainsi dire le même que le tarif par chemin de fer jusqu'à Port-Arthur et par eau depuis Port-Arthur jusqu'à Montréal; par conséquent il a valu de grands avantages à ceux qui se sont trouvés en état d'expédier du grain pendant l'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: N'est-il pas vrai que le réseau des chemins de fer de l'Etat ne comprend pour ainsi dire pas d'élévateurs? L'élévateur de Saint-Jean a été incendié il y a deux ans et l'on n'a encore rien fait pour le reconstruire. Cette ville était pourvue d'un bon élévateur et elle n'en possède plus pour le service du Transcontinental. Par conséquent, en dépit du tarif imposé pour le transport jusqu'à Québec, ce transport ne fut pas encouragé, car le port de mer en question était privé des commodités nécessaires à la manutention du grain. Le ministre parle de 8,000,000 de boisseaux comme représentant une grande quantité de grain; mais si le service d'élévateurs et celui du Transcontinental n'avaient pas laissé à désirer on aurait pu en transporter dix fois plus. Le long du seul embranchement de Goose-Lake, sur le Nord-Canadien, il a été retenu, durant la saison, plus de 10,000,000 de boisseaux de blé, au grand détriment des cultivateurs. Et le ministre vient nous parler des 8,000,000 de boisseaux comme d'une grande quantité de blé à être transportée par le Transcontinental, une des plus belles lignes du monde, ou du moins une des plus belles tant qu'elle a été administrée par un ministre libéral. Si le Gouvernement actuel s'était mis à l'œuvre dans le bon temps, s'il avait reconstruit l'élévateur de Saint-Jean et augmenté à Halifax et à Québec les commodités offertes par les élévateurs, le Transcontinental aurait pu devenir un facteur réel au sujet du transport.

Avant que ces crédits soient adoptés le Gouvernement devrait expliquer son manque d'activité, son manque de prévoyance, son manque d'attention par rapport aux exigences de pareille situation. Il devrait suivre le conseil donné par l'honorable député de Renfrew (M. Graham). Le ministre des Chemins de fer se présente à ce Parlement comme un conseil de directeurs à des actionnaires, et de fait, nous, les représentants du peuple, avons ici pour mission de défendre ceux qui devront subir les fardeaux qu'on aura imposés.

L'honorable ministre vient nous dire qu'il nous faut voter $19,000,000 pour l'exécution de différents travaux. Or, nous lui répondons au nom du peuple que nous représentons au Parlement: en nous demandant ces sommes immenses vous devriez jouer cartes sur table et nous faire connaître quelles autres obligations vous allez nous demander d'assumer avant la fin de la session.

L'honorable député de Renfrew-Sud dit que le bruit provoqué par ces nouveaux projets est fort répandu et que l'on fait, à cet égard, des déclarations spécifiques et catégoriques. J'ai lu dans le "News", de Toronto, aujourd'hui même, un article confirmant ce que dit l'honorable député, et

s'il est, au Canada, un journal cher au cœur de plusieurs membres importants du parti ministériel, c'est celui-là; je crois que son éditeur a plus de poids auprès du Gouvernement que n'en avait le colonel Allison auprès du ministre de la Milice. L'éditeur du "News" est le guide, le philosophe, l'ami, le conseiller du Gouvernement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Et son biographe?

L'hon. M. PUGSLEY: Il a publié des biographies avant que péché se fût répandu dans ce pays et y eût perverti plusieurs bons citoyens, y compris l'éditeur du "News" de Toronto.

L'hon. M. REID: Qu'avez-vous à dire de vous-même?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami sait ce qui se passe de tous les côtés.

L'hon. M. PUGSLEY: Et je vais en dire un mot à l'honorable ministre. J'ai déjà été conservateur, mails il y a longtemps de cela. Mon honorable ami sait bien qu'il régnait alors la même inactivité au sujet du transport, la même inattention qu'aujourd'hui au sujet des ports maritimes et que, pour ces raisons, plusieurs bons conservateurs ont dû se séparer de mon honorable ami. Quelque estime qu'ils eussent pour lui personnellement, il leur était impossible de l'appuyer en politique, parce qu'il ne semblait pas avoir de l'intérêt public tout le souci voulu. C'est également vers cette époque que je me mis à lire la Bible avec la plus grande attention.

Dans les temps bibliques il y avait deux partis, le parti libéral et celui qui représentait les conservateurs d'aujourd'hui. Ils étaient désignés sous le nom de manants. Même dans ces temps éloignés, les libéraux étaient très populaires et jouissaient d'une réputation de vertu qu'ils ont conservée jusqu'aujourd'hui. Je regrette de constater que la Bible ne parle pas en termes flatteurs du parti de mon honorable ami, celui qui faisait la guerre aux libéraux. Je crois fermement aux Ecritures et j'en recommande la lecture à mon honorable ami. S'il le désire, je lui signalerai certains passages qui l'intéresseront plus particulièrement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami pourrait citer quelques passages, pour nous donner un aperçu de ses connaissances.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre intérimaire des Chemins de fer peut-il nous dire pourquoi on n'a encore rien fait pour reconstruire l'élévateur de Saint-Jean qui a été détruit par un incendie, il y a deux ans? Cette négligence me paraît sans excuse, surtout quand on se rappelle que le Gouvernement, immédiatement après la déclaration de la guerre, a entrepris une campagne pour faire comprendre aux cultivateurs de l'Ouest la nécessité d'augmenter la production et d'ensemencer de plus grandes étendues de terrain. Cela impliquait de la part du Gouvernement l'engagement de faire tout en son pouvoir pour assurer l'écoulement des produits, dans les meilleures conditions possibles, quant aux taux et à la rapidité du transport.

Le Gouvernement n'a pas d'excuse pour n'avoir pas commencé immédiatement la reconstruction de cet élévateur qui fait partie de son système de transport. J'aimerais aussi à savoir pourquoi le Gouvernement ne fait rien pour nous donner des élévateurs sur le parcours du Transcontinental National. L'autre jour, le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a annoncé que le Transcontinental était en état d'être exploité dès le mois de septembre 1914, bien que la voie ne fût pas entièrement parachevée. Par un mode de raisonnement qui lui est propre, le ministre semble croire qu'un chemin de fer, une maison ou un magasin, peut être complété sans l'être. Quelle que soit l'opinion du Gouvernement à ce sujet, il n'a encore rien fait pour nous donner des élévateurs sur le parcours du Transcontinental. Le ministre devrait nous donner les raisons de ce retard.

Puisque le ministre n'est pas en état de contredire les rumeurs au sujet des nouvelles obligations que l'Etat sera invité à assumer, ne serait-il pas plus sage de sa part de ne pas demander au Parlement de voter ces crédits à présent et d'attendre que les résolutions soient déposées, pour que nous sachions si nous serons en état, au moyen d'impôts directs et indirects ou autres sources de revenus, d'assumer de nouvelles obligations en plus des crédits qu'on nous demande actuellement? Ne serait-ce pas un acte de véritable folie de voter un crédit de $19,000,000, si, la semaine prochaine, nous devons être invités à contracter de nouvelles obligations s'élevant à $20,000,000, à $30,000,000 et peut-être à $40,000,000? La proposition de l'honorable député de Renfrew-Sud, qui est un administrateur prudent, qui représente une partie des contribuables qui seront appelés à faire honneur à ces obligations, me paraît raisonnable et devrait être adoptée.

Encore une fois, j'aimerais à savoir pourquoi l'élévateur de l'Intercolonial n'a pas été reconstruit, pourquoi même on ne l'a pas agrandi, pour répondre aux besoins croissants du trafic. J'espère que le ministre nous dira aussi pourquoi il n'y a pas d'élévateurs sur le réseau du Transcontinental.

M. SCHAFFNER: Je reviens sur le sujet traité par l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) et je demande au ministre ce qui l'a induit à accorder des taux réduits pour le transport du blé. Cette décision de sa part est-elle le résultat des démarches d'un groupe de citoyens ou d'une association quelconque? Je désirerais aussi savoir si le Gouvernement a transporté, à ces conditions, tout le blé ou presque tout le blé qui a été offert.

L'hon. M. REID: L'arrangement dont parle mon honorable ami a été fait par l'honorable ministre des Chemins de fer lui-même. D'après ce que je comprends, on lui avait fait savoir que la récolte était tellement considérable que les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur ne pourraient pas contenir tout le blé que les chemins de fer y apporteraient.

On lui démontra que le transport par terre et par eau entre Port-Arthur et Montréal coûtait environ 6 cents le boisseau, et on lui demanda s'il ne pouvait pas mettre ce tarif en vigueur à partir d'Armstrong, par exemple, qui est presque à la même distance que Port-Arthur ou Fort-William, pendant a saison d'hiver, de manière à diminuer autant que possible l'encombrement qui régnait dans l'Ouest. Il appliqua ce tarif et 8,000,000 de boisseaux de grain furent transportés, ce qui améliora la situation. On aurait pu en transporter davantage, s'il y avait eu plus de matériel roulant. Ayant pris possession de la voie ferrée le premier de juillet sans aucun matériel roulant—sans locomotive, sans wagon, sans rien de ce qui était nécessaire à son exploitation—nous avons dû emprunter à l'Intercolonial environ 75 locomotives et autant de wagons dont il pouvait se passer, afin de faire circuler les trains entre Winnipeg et l'Est. Nous ne pouvions pas faire plus avec le peu de ressources que nous avions. Nous avons certainement reçu de l'Ouest de nombreuses demandes d'exploiter le Transcontinental le plus possible, afin de permettre le transport du grain et de remédier à l'état de choses qu'il prévalait dans l'Ouest.

[L'hon. M. Pugsley.]

M. SCHAFFNER: A-t-on tenté d'obtenir les mêmes tarifs du Nord-Canadien et du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. REID: Je ne saurais dire. C'est le ministre des Chemins de fer qui a pris les arrangements. Cependant j'irai aux renseignements et je le laisserai savoir à l'honorable député à la prochaine séance. Le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) a posé une question concernant l'élévateur de cette ville. Celui-ci a été rasé par un incendie. Nous nous rendons tous compte, il va sans dire, que cet élévateur n'était pas assez grand pour le réseau des chemins de fer de l'Etat dans ce port.

L'hon. M. PUGSLEY: N'était-il pas de la même grandeur que l'élévateur d'Halifax?

L'hon. M. REID: Oui, mais je parle des besoins à venir.

L'hon. M. PUGSLEY: Il pourrait contenir environ 750,000 boisseaux.

L'hon. M. REID: Je crois savoir que le Gouvernement a le dessein d'ériger un élévateur beaucoup plus grand sur les bords de la baie de Courtenay. Bien entendu, cela relève du département des Travaux publics, et je ne sais pas exactement où les choses en sont.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec sa permission, je désire reprendre le ministre. M. Gutelius, l'administrateur de l'Intercolonial, a dit que l'élévateur ne serait pas construit sur les bords de la baie de Courtenay, mais près de la raffinerie.

L'hon. M. REID: Je crois savoir que l'élévateur sera érigé près de la raffinerie, sur la pointe de terre.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas sur les bords de la baie de Courtenay.

L'hon. M. REID: La pose des rails sur les bords de la baie fait partie du projet de construction de l'élévateur. Je comprends qu'un élévateur est indispensable à cet endroit. Il est aussi nécessaire d'en avoir un dans la division de l'Ouest, près de Winnipeg ou de Transcona. Cependant, l'incendie a eu lieu depuis le commencement de la guerre, et nous avons eu beaucoup de difficultés à nous procurer des fonds En tout cas, les dépenses sont si considérables que nous avons retardé l'exécution de toutes les entreprises que nous pouvions différer un peu. Le représentant de Saint-Jean s'est beaucoup plaint des dépenses

que nous faisons—dépenses que nous ne pouvons pas empêcher. A Saint-Jean, il voudrait nous faire faire de grands frais.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet élévateur a été incendié avant le commencement de la guerre.

L'hon. M. REID: Je crois que c'est après l'ouverture des hostilités. C'est peut-être vers ce temps-là. J'ai fortement conseillé de construire le plus tôt possible l'élévateur de Saint-Jean. Il nous en faut aussi un dans les environs de Transcona, afin que le grain y soit pesé et inspecté au lieu d'être transporté pendant l'hiver à Fort-William et à Port-Arthur avant de se rendre à Montréal, à Québec, à Saint-Jean ou à Halifax. Il faut ériger ces élévateurs. Nous avons besoin de très grands élévateurs à Saint-Jean et à Halifax, afin de répondre aux exigences pendant l'hiver.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que la population de là-bas se dit depuis deux ans.

L'hon. M. REID: Je ne puis comprendre pourquoi le représentant de Saint-Jean s'oppose à l'exécution de travaux en d'autres lieux. Il demande tout pour Saint-Jean. Il voterait des millions pour des améliorations dans la baie de Courtenay, ou pour la construction d'un élévateur à Saint-Jean, mais il ne veut pas qu'on dépense un seul dollar à Montréal ou dans un autre endroit.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami devra retirer cette parole. Sa déclaration est absolument fausse et contraire à la vérité. Je ne dis pas que c'est à dessein; le ministre intérimaire des Chemins de fer ne dirait jamais rien d'inexact de propos délibéré.

Ce qui lui nuit, c'est son singulier manque de mémoire. A-t-il oublié qu'à la dernière session je m'exposais presque à m'aliéner le sentiment des électeurs de Saint-Jean en déclarant que j'approuverais que les crédits fussent réduits de moitié? On avait fait des réductions un peu partout, et quand le ministre des Travaux publics me demanda si je consentirais à ce que les crédits destinés à Saint-Jean fussent réduits de moitié, je lui dis que je le ferais et, à cette occasion, les journaux conservateurs de Saint-Jean m'accablèrent des plus amers reproches. Je n'ai jamais hésité à me prononcer en faveur de l'ouverture des crédits nécessaires aux différentes parties du pays, et si je ne crains pas de perdre le parti de mes commettants et de demander qu'on leur rendre justice, je m'efforce invariablement de faire montre d'impartialité.

L'élévateur à grain de Saint-Jean ne m'apparaît pas du tout comme une entreprise nouvelle. L'ancien élévateur faisait partie de l'outillage du chemin de fer de l'Etat, il en était l'accessoire nécessaire, l'auxiliaire indispensable. Il y a deux ans, je crois—c'était assurément avant la déclaration de la guerre—un incendie le réduisait en cendre. Le nouvel élévateur ne constitue pas une entreprise nouvelle dans le même sens que les centaines de nouveaux ouvrages mentionnés au budget. Il s'agit simplement de rendre aux chemins de fer de l'Etat une partie des installations qu'un incendie leur a fait perdre. La construction de cet élévateur est aussi nécessaire à l'Ouest canadien qu'elle est indispensable au port de Saint-Jean.

Le Pacifique-Canadien possède à Saint-Jean des élévateurs qui ne sont ni exclusivement dans l'intérêt, ni entièrement à l'avantage de ce port. Sans ces élévateurs, ou le grain de l'Ouest ne s'exporterait pas du tout, ou on l'expédierait vers les ports américains pendant l'hiver. A l'heure qu'il est, je regrette d'avoir à le dire, une grande partie du grain de l'Ouest s'achemine vers les ports maritimes des Etats-Unis; mais, n'étaient les élévateurs du Pacifique-Canadien, il est assez probable que c'est tout notre grain qui suivrait cette voie-là.

Au dire du ministre intérimaire des Chemins de fer, je réclame des millions et des millions pour le port de Saint-Jean. C'est chose que je n'ai jamais faite. Peu de temps après son entrée au ministère, mon honorable ami, je m'en souviens, venait à Saint-Jean et tâchait de faire croire aux gens que je n'avais obtenu que bien peu d'argent pour Saint-Jean et que j'étais très loin d'avoir traité mes commettants de façon convenable.

Mon honorable ami se rappellera sans doute qu'à un banquet qu'on lui donna, à lui et à son collègue des Travaux publics, il fut invité à adresser la parole et qu'il se déclara émerveillé des avantages qu'offrait la baie de Courtenay, où il avait eu l'occasion de se transporter, pour l'établissement d'un grand port maritime. "Autant que je puis voir," disait-il, "Pugsley n'a pris de dispositions qu'en vue de dix-huit ou vingt quais; or, sachez, messieurs, que si vous jugez ce nombre de quais insuffisant, vous n'aurez qu'à vous adresser à moi pour obtenir que l'entreprise devienne plus considérable, et vous pourrez compter sur des millions de dollars que nous prélèverons sur les abondants revenus du pays".

C'est une simple mise au point que j'ai voulu faire, et je suis convaincu que l'honorable ministre s'empressera à excuser des très injustes observations qu'il a faites à mon sujet.

M. BURNHAM: Il me semble tacitement convenu que l'on peut s'écarter de l'objet véritable du débat. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a commencé par faire certaines observations dont je n'ai pas bien saisi le sens. Il demande que l'on joue cartes sur table. A quelle sorte de jeu veut-il que l'on joue? A peine avait-il fini de formuler cet avis en des termes d'une clarté fort douteuse, qu'un autre député reprochait au parti libéral de jouer le rôle de Judas Iscariote; mais cela ne suffisait pas à faire oublier que l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) n'ont pas voulu se prononcer sur l'ouverture de ce crédit de $19,000,000 parce qu'ils désirent en aborder la discussion en même temps que les subventions de 20, 30 ou 40 millions de dollars dont, à ce qu'ils croient, la Chambre sera saisie plus tard. Puisqu'ils tiennent à ce que le chiffre de ce crédit soit réduit dans le cas où il serait question d'accorder des subventions, il y a lieu de penser qu'ils sont favorables à l'octroi de certaines des subventions qu'ils font mine de combattre; s'il en était autrement, leurs observations seraient vides de tout sens.

A les entendre, ces honorables députés ne voudraient pas que l'on accordât d'aide financière aux autres chemins de fer. Retranchés dans leur attitude, ils donnent à penser qu'ils ont un certain objet en vue quand, en réalité, c'est un autre but qu'ils poursuivent. Pour ma part, je m'oppose énergiquement à ce qu'on accorde un seul dollar de plus à ces chemins de fer.

Tout le temps je m'y suis oppposé, je m'y oppose aujourd'hui, et je sais que la nation n'en veut pas. Les journaux conservateurs, le "Toronto News" surtout, s'opposent absolument à ce qu'on accorde un seul autre sou et naturellement un seul autre dollar de subvention à ces chemins de fer. Il serait bon, à mon avis, qu'on comprenne bien que c'est là le vœu du pays. Mais je crois qu'il y a péril dans la demeure, et c'est pourquoi j'ai osé protester. Je pressens un danger grave, quand l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) vient nous dire que si nous remettons à plus tard l'étude de ces $19,000,000 de crédits, il veut bien pour sa part s'engager à prendre en délibéré la question d'octroyer $20,000,000, $30,000,000 ou même $40,000,000.

[L'hon. M. Pugsley.]

L'hon M. PUGSLEY: Malheureusement ce n'est pas ce qu'a dit l'honorable député de Saint-Jean.

M. BURNHAM: M'est avis que l'honorable député va s'apercevoir qu'il l'a dit.

Pourquoi alors aurait-il fait mention de $20,000,000, $30,000,000 ou $40,000,000?

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut-il que je lui réponde?

M. BURNHAM: Certainement.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que j'ai dit: si le Gouvernement se propose d'obérer la nation au montant de $20,000,000, $30,000,000 ou $40,000,000, il faudrait remettre à plus tard l'étude de ces crédits, jusqu'à ce que nous puissions étudier toute la situation, au point de vue des ressources nationales et de la capacité de payer des citoyens.

M. BURNHAM: C'est bien cela. Ce que je dis, c'est qu'il n'en soit pas du tout question. L'honorable député, lui, serait prêt à étudier l'affaire. Ce que je veux, c'est qu'il n'en soit nullement question. Les cultivateurs que je représente—je suis moi-même cultivateur en quelque sorte—ne sont pas assez bénêts pour se laisser berner par cette opposition déguiser, par ces gens qui font semblant de tenir ferme et qui, à la dernière minute, en face de la majorité ministérielle, se rendront après avoir, soit dit sans malice, feint la résistance. Je ne veux pas de ces subventions.

M. TURRIFF: Mon honorable ami dit qu'il ne veut pas qu'on accorde d'autres subventions à l'un ou l'autre de ces chemins de fer; mais si le ministère s'amène et propose de les subventionner, mon honorable ami, comme tous les autres députés de la droite, va voter en faveur.

M. BURNHAM: Ce n'est pas ce que j'ai fait déjà. Je me suis retiré.

M. TURRIF: Mon honorable ami disait que nous allions nous rendre. Lui se sauve. A mon sens, il n'a pas la moitié du courage de ses collègues. Ses collègues, au moins, reste en Chambre, suivant le mandat qu'ils ont reçu de leurs électeurs, et votent pour le ministère, qu'il ait raison ou tort, tandis que mon honorable ami tire son épingle du jeu en se sauvant de la Chambre.

M. BURNHAM: Si je tire mon épingle du jeu, qu'avez-vous donc à redire?

M. TURRIFF: En prenant la parole, mon intention était de demander au minis-

tre si le Transcontinental allait cet été, continuer son tarif de 6 cents le boisseau qu'il demandait cet hiver d'Armstrong à Montréal et à Québec.

Je veux aussi savoir si le chemin de fer a perdu de transporter le blé à 6 cents le boisseau d'Armstrong à Montréal et à Québec. Je me suis toujours laissé dire qu'à ce prix, il y aurait un très bon profit pour un chemin de fer du genre du Transcontimental, à rampes faciles, où une seule locomotive pourrait tirer soixante wagons chargés de 1100 boisseaux, environ 64,000 boisseaux en tout, et les amener d'Armstrong jusqu'à Québec. Je voudrais savoir si le Gouvernement a fait un profit ou une perte de l'exploitation de ce chemin de fer.

M. SCHAFFNER: Est-ce que l'honorable député connaît la distance qui sépare Armstrong de Québec?

M. TURRIFF: Oui; 950 milles environ.

L'hon. M. REID: Il n'y a pas eu profit. Pour tout dire, il y eut perte quand on eut à transporter le blé à Montréal, parce que les 6 cents devaient se diviser entre trois chemins de fer. Il y avait le Transcontinental, le Témiscaming and Northern Ontario, et le Grand-Tronc de North-Bay à Montréal. Divisez le prix et vous vous appercevrez du peu qui revient à chaque chemin de fer. Nous pouvons réaliser un profit du transport du grain d'Armstrong à Québec, mais non pas quand nous avons à le transmettre à trois chemins de fer. J'ai dans l'idée que nous avons dû recevoir un profit quelconque avec le grain que nous avons transporté à Québec.

M. TURRIFF: Je suis enchanté qu'on me dise qu'à 6 cents le boisseau, on puisse réaliser un profit en transportant le grain d'Armstrong à Québec. Je m'attendais à la chose, parce que le transport du grain de l'Ouest était justement ce qu'on avait en vue en construisant ce chemin de fer.

Quel a été durant l'hiver le tarif d'entier parcours d'Armstrong aux ports de Saint-Jean et d'Halifax? Je comprends que bien que le Gouvernement ait accordé un tarif de 6 cents par boisseau d'Armstrong à Québec ou à Montréal, le tarif d'entier parcours sur le Transcontinental, de Winnipeg à Saint-Jean, a représenté exactement l'ancien tarif du Pacifique-Canadien de Winnipeg à Saint-Jean, et qu'au lieu de constituer un tarif abaissé dont la population de l'Ouest et celle du Canada tout entier auraient bénéficié, ce tarif n'était ni plus ni moins qu'un tarif truqué obtenu en réclamant moins sur une partie de la ligne de l'Etat et en exigeant plus quant au reste de cette même voie ferrée.

M. KNOWLES: L'honorable député veut laisser entendre qu'il s'agissait d'une brique d'or?

M. TURRIFF: En effet, ni plus ni moins, et cela ne porcurait pas de débouché pour le blé. Le seul avantage que l'on pourrait retirer de cet état de choses se résumait à l'entreposage que les installations de Montréal ou de Québec offraient. Lorsque le Gouvernement a établi ce tarif, il a fourni un avantage à la population du Canada; c'est du moins ce qu'on a généralement compris alors. Mais lorsqu'il a fixé un tarif de 6 cents par boisseau, pour un parcours de 950 ou de 1,000 milles et qu'il a augmenté ce tarif pour le reste du voyage, de façon à le porter au chiffre de l'ancien tarif du Pacifique-Canadien et à ce qu'il n'y eût plus de concurrence possible, quelle fut l'étendue du bien qu'il faisait à la population du Canada? Voilà le renseignement que je possède et que je crois exact.

L'hon. M. REID: Je demanderais à l'honorable député de me faire connaître sur quoi il s'appuie pour faire cette affirmation. Il y a un tarif d'entier parcour sur le Pacifique-Canadien, par voie d'eau et par chemin de fer, de Winnipeg à Saint-Jean. Le trafic soumis à ce tarif passe par Port-Arthur ou par Fort William et se rend de là, par eau et par chemin de fer, jusqu'à Saint-Jean.

M. TURRIFF: Quel est le tarif d'été?

L'hon. M. REID: Je ne puis dire exactement. Le tarif de Winnipeg à Port-Arthur est le même que celui de Winnipeg à Armstrong. D'Armstrong à Montréal et à Québec le tarif représente 6 cents; c'est le tarif d'été du Pacifique-Canadien, par eau et par chemin de fer. Lorsque le grain atteint Armstrong sur le Transcontinental, il est soumis au tarif de 6 cents et se rend à Québec et de là à Saint-Jean, au même tarif de transport que le Pacifique-Canadien réclame durant l'été, c'est-à-dire, le tarif d'été de Winnipeg à Saint-Jean, par eau et par chemin de fer.

M. TURRIFF: Je comprends parfaitement cela. Si le Gouvernement, sur le Transcontinental, peut transporter du grain d'Armstrong à Québec à 6 cents le boisseau avec profit, pourquoi ne peut-il pas le transporter au même tarif proportionnel de Québec à Saint-Jean? Cela semble raisonnable. C'est le seul avantage que la population du

Canada peut obtenir. Il ne sert à rien d'abaisser le tarif sur 1,000 milles de la ligne, si on double ce tarif pour le reste de la voie. Si l'on peut transporter avec bénéfice le grain au tarif de 6 cents le boisseau pour la distance qui sépare Armstrong de Québec, on doit nécessairement réaliser un bénéfice plus accentué si l'on peut transporter ce grain jusqu'à Saint-Jean au même tarif proportionnel par mille, parce qu'on n'aura plus les arrêts et toutes les pertes qui en découlent. Mon honorable ami vient de dire que l'outillage dont ces chemins de fer peuvent disposer leur permettait de transporter seulement 8,000,000 de boisseaux, et il a parlé comme si 8,000,000 de boisseaux représentaient un volume énorme de blé. C'est la vérité jusqu'à un certain point, mais cela ne représente qu'un quatorzième du tout, soit 2½ p. 100 de la récolte de l'année dernière. Pourquoi a-t-on construit ce chemin de fer? Qu'a donc fait le Gouvernement lorsque, après quatre ans que le grain est là et ne peut être transporté d'aucune autre façon, lorsque le trafic s'offre et que le chemin de fer de l'Etat peut le transporter avec bénéfice, ainsi que le ministre l'affirme, qu'a donc fait le Gouvernement au cours de ces quatre années, puisque l'outillage dont il peut disposer ne lui permit pas de transporter plus de 8,000,000 de boisseaux de grain durant la saison d'hiver? Mon honorable ami doit s'efforcer de trouver une explication quelconque s'il veut convaincre la population du Canada que le Gouvernement a agi avec justice envers le Transcontinental national. Le trafic s'offrait, le blé était exposé à la perte—une grande quantité en a été perdue par défaut de moyens d'entreposage suffisant, dans l'Ouest—et le Transcontinental, une voie ferrée de premier ordre construite à des frais énormes; les quais à eau de marée de Saint-Jean et d'Halifax, tout cela s'offrait au transport du grain, sans compter que, d'après le ministre lui-même, ce chemin de fer pourrait transporter le grain avec profit. Mais le grain n'a pas été transporté; les cultivateurs n'ont pas été soulagés; ils ont perdu des dizaines de milliers de boisseaux de grain, et le Gouvernement vient de l'avant et dit qu'il ne peut transporter que 8,000,000 de boisseaux de grain. Le ministre a assurément une meilleure explication que celle-là, car elle n'explique rien du tout.

Je veux signaler à l'attention de mon honorable ami et de son collègue le ministre du Commerce un autre fait, une chose que le ministre du Commerce aurait dû faire lorsqu'il a réquisitionné les 16,000,000 de boisseaux de blé. Vers la fin du mois d'octobre dernier, je me trouvais à Estevan dans mon comté, dans l'Ouest. Le blé y était coté à 93 ou 94 cents, je ne me rappelle pas au juste, sur la voie du chemin de fer; c'est-à-dire qu'un cultivateur recevait le prix pour son blé s'il pouvait obtenir un wagon, et le charger. Au cas contraire, il ne le vendait que 83 ou 84 cents le boisseau, 10 cents de moins exactement que sur la voie du chemin de fer. On ne peut pas blâmer l'acheteur de blé pour cela. Lorsqu'il achète le blé à la fin d'octobre et qu'il ne peut le mettre à bord des wagons, il lui faut alors le placer dans un élévateur, et il doit calculer le prix de l'entreposage, de l'assurance et de l'intérêt de l'argent jusqu'au mois de mai suivant, et diminuer d'autant ce prix d'achat. Or le Transcontinental aurait pu prendre le blé à Estevan, ou à une autre station sur le parcours, et le transporter moyennant 6 cents le boisseau, prix que le ministre nous a dit être le tarif entre Armstrong et Montréal ou Québec—une distance d'environ 1,000 milles—et même jusqu'à Saint-Jean. Le Transcontinental aurait certainement pu transporter ce blé a un prix moindre que celui du chemin de fer du Pacifique par les lacs et par voie ferrée; il n'y a donc pas de raison pour que le cultivateur qui vend son blé vers la fin de la navigation, soit privé de ces 10 cents par boisseau parce qu'il n'est pas certain que son blé sera expédié.

Si le Gouvernement avait eu le matériel et les facilités nécessaires pour transporter le blé à Saint-Jean ou à Halifax, les cultivateurs en auraient obtenu 10 cents de plus par boisseau. Après avoir dépensé autant d'argent pour construire ce chemin de fer, le Gouvernement ne paraît pas vouloir l'utiliser. S'il avait voulu faire ce qu'il devait faire pour le Transcontinental, il l'aurait pourvu de l'outillage et du matériel roulant nécessaire, d'une gare maritime, afin que le blé pût être transporté en tout temps de l'année jusqu'à Saint-Jean ou Halifax pour le prix que le ministre a donné l'hiver dernier pour 1,000 milles de parcours. Le blé aurait pu être mis à bord des navires et les cultivateurs auraient eu le bénéfice de fortes sommes dans la vente de leur blé. Ils l'auraient vendu facilement 10 cents de plus par boisseau.

Tout le monde dans l'Ouest sait que vers la fin de la navigation il faut déduire du prix de vente du blé les frais d'entreposage pendant l'hiver. Or, si ce chemin de fer

qui a été construit dans le but de remédier à cet état de choses, et qui est en état d'y parvenir, avait été outillé et pourvu des facilités nécessaires il aurait pu, pour l'avantage de tout le pays, non seulement permettre aux cultivateurs d'obtenir plus d'argent pour leur blé, mais il aurait en outre gagné l'intérêt sur le coût de la construction.

Au sujet du blé que le ministre du Commerce a réquisitionné, je crois qu'il aurait pu l'acheter après la clôture de la navigation à un prix beaucoup moindre que la cote de Fort-William. Il aurait pu le faire transporter par le Transcontinental jusqu'au bord de la mer, et l'expédier là où il aurait voulu. De cette façon l'acheteur aurait payé son blé moins cher, ou le cultivateur de l'Ouest en aurait obtenu un meilleur prix; et le chemin de fer construit par le pays à grands frais aurait servi à l'objet pour lequel il a été établi, et aurait produit l'intérêt de l'argent qu'il a coûté.

M. KNOWLES: Le ministre va-t-il dire à la Chambre de quelle manière ce tarif de 6 cents le boisseau, entre Armstrong et Montréal ou Québec, ou 10 cents par 100 livres, ce qui est la même chose, devait tant améliorer la situation? Nous sommes tous à peu près sans renseignements à ce sujet. L'embarras, c'est que de Québec à la mer—on sait qu'en hiver le port de Québec est fermé par les glaces—le transport aurait coûté autant que le prix depuis Armstrong, bien que la distance fût la moitié moindre. Le Gouvernement possède deux lignes de chemins de fer—le nouveau Transcontinental et l'ancien Intercolonial—et a toute facilité de fixer un prix moins élevé. S'il était sincère—je ne veux pas dire qu'il ne l'est pas—dans son désir de transporter ce blé jusqu'à un port d'exportation, le ministre devrait nous dire pourquoi il n'a pas établi un tarif de transport moins élevé pour le blé destiné à l'exportation. Ce tarif jusqu'à Québec était, au point de vue de l'exportation, rien de plus qu'une fumisterie.

L'hon. M. REID: J'ai expliqué cela il y a quelques instants. Pendant la saison d'été le Grand-Tronc et le chemin de fer Pacifique-Canadien ont un certain taux entre Winnipeg et Saint-Jean et Halifax. Le tarif d'été est le tarif le plus bas de toute l'année. Voici ce qu'a fait le ministre des Chemins de fer:

Il a établi la moyenne entre Winnipeg et Armstrong qui, par sa situation, est au même point que Port-Arthur ou Fort-William. Il a, ensuite, entre Armstrong et Montréal, imposé le prix de 6 cents, de façon que les cultivateurs de l'Ouest aient pendant l'hiver le bénéfice des prix les plus bas qu'ils puissent obtenir sur toute voie ferrée pour le transport de leurs produits pendant l'été par voie des lacs et des chemins de fer.

M. KNOWLES: Où le grain s'est-il rendu l'hiver?

L'hon. M. REID: L'honorable député n'ignore point que le terminus du Pacifique-Canadien est à Saint-Jean et que, pendant l'hiver, cette compagnie demande entre Saint-Jean et Winnipeg, des prix plus élevés qu'en été. La raison en est que, pendant l'été, il y a le transport par la voie des lacs et des chemins de fer.

M. KNOWLES: Il n'y a pas, l'été, de prix établis pour Saint-Jean?

L'hon. M. REID: Il y en a un pour Montréal, et pour Saint-Jean en hiver. Les cultivateurs de l'Ouest ont eu l'avantage des prix d'été entre Winnipeg et Montréal, tandis que, de Montréal à Saint-Jean, ils ont eu le tarif du Pacifique-Canadien.

M. KNOWLES: Quel avantage cette combinaison leur a-t-elle donné sur ce que leur valait le prix du Pacifique-Canadien avant que les vôtres fussent établis?

L'hon. M. REID: Lorsque les élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William étaient remplis, les cultivateurs de l'Ouest devaient laisser le grain soit dans la grange, soit sur le champ, ou l'expédier par les voies du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien de Winnipeg à Saint-Jean, ou encore à Portland, et, si c'était le Pacifique-Canadien, il leur fallait payer les prix d'hiver. En expédiant le grain par le Grand-Tronc-Pacifique et par le Transcontinental, ils ont eu l'avantage du tarif d'été entre Winnipeg et Montréal.

M. KNOWLES: Quel avantage ont-ils eu en expédiant à Montréal?

L'hon. M. REID: Ils pouvaient le faire rendre jusqu'à Saint-Jean ou à quelque autre port d'hiver aux prix d'été. Supposez un cultivateur ayant 1000 boisseaux de blé à faire partir de Winnipeg et qui les donne au Pacifique-Canadien pour les porter à Saint-Jean ou à Portland, il aurait à payer un haut prix, puisque le tarif du Pacifique-Canadien est plus élevé l'hiver que l'été. Si, par contre, il expédie ce blé par le chemin de fer de l'Etat, il bénéficie du tarif d'été entre Armstrong et Montréal, alors que, de Montréal à Saint-Jean, le tarif est le même pour le Pacifique-Canadien et le chemin de fer de l'Etat.

Le Transcontinental a, pour sa part, transporté 8 millions de boisseaux de blé de l'Ouest et il a, dans cette mesure, aidé nos cultivateurs à sortir de la gêne où ils se trouvaient. Certains députés se plaignent de ce que nous n'avons pas fait davantage. Ils prétendent que nous aurions dû être prêts à transporter des millions et des millions de boisseaux du blé de l'Ouest. J'ai plusieurs fois expliqué que nous avions pris possession de cette ligne le 1er juillet, que le Grand-Tronc-Pacifique avait lui-même fait le service pendant un mois ou deux, en attendant que nous pussions obtenir de l'Intercolonial quelques locomotives et quelques wagons, et c'est l'Intercolonial qui en a souffert. C'est aussi ce que nous avons fait l'hiver dernier. On doit savoir qu'il est absolument impossible de faire fabriquer en quelques jours des locomotives et des wagons et qu'il faut plusieurs mois pour y arriver. Nous nous efforçons d'obtenir ce matériel le plus vite possible, mais il faut des locomotives et des voitures en grand nombre pour la mise en service des 1000 milles de voies ferrées qu'il y a entre Winnipeg et Moncton. J'ai beaucoup regretté, cet hiver, d'avoir eu à prendre soixante et quinze locomotives et mille wagons à l'Intercolonial pour faire fonctionner le Transcontinental. Si, en effet, nous avions eu ces voitures et ces locomotives sur l'Intercolonial, nous aurions transporté, pendant l'hiver, de Montréal à Saint-Jean et à Halifax, une quantité beaucoup plus considérable de marchandises.

L'hon. M. GRAHAM Vous avez loué un certain nombre de locomotives?

L'hon. M. REID: Douze ou treize du Pacifique-Canadien et une couple du chemin de fer de Bangor à Aroostook. Nous avons fait tout notre possible pour nous procurer d'autres locomotives. Nous n'avions absolument rien pour commencer, et je crois que nous avons obtenu d'excellents résultats avec le matériel que nous avons pu mettre sur le Transcontinental.

Je ne dis pas que le prix de 6 cents entre Armstrong et Québec soit bien avantageux, mais cela compte quand il s'agit de la charge d'un train comme celle dont je parle. Il est nécessaire que le Transcontinental fonctionne toute l'année, et il ne passe guère de marchandises par cette voie pendant l'été, à cause du transport par les lacs et chemins de fer. Quand je dis que les 6 cents ont été profitables, j'entends par là que ce tarif laisse dans les mains de l'administration un léger bénéfice.

Cette année, nous allons acheter des locomotives et des voitures de chemins de fer, ce qui nous permettra, après la moisson, de transporter plus de grain que l'an dernier. Ce n'est que sur le parcours du Grand-Tronc-Pacifique qu'il nous est possible de remédier à l'encombrement des transports, parce qu'il y a assez de grain sur ce parcours pour nous tenir occupés.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre a avoué qu'on a enlevé de l'Intercolonial environ mille wagons et soixante-quinze locomotives, pour faciliter le service du Transcontinental. Quelles mesures compte-t-il prendre pour rendre ce matériel roulant à l'Intercolonial? On a reçu à Moncton nombre de plaintes touchant l'inefficacité du service de l'Intercolonial, l'an dernier. Marchands de bois, traficants et éleveurs de bestiaux, sociétés minières, tous se plaignent de l'impossibilité de se procurer des wagons. Depuis huit mois à peu près, le service des voyageurs a été déplorable, les locomotives utilisées sur la voie n'étant que de vieilles machines poussives, délabrées, inférieures à ces chevaux vendus dans le comté de King au ministère de la Milice; en réalité, ces chevaux étaient des coursiers arabes, comparativement à ces locomotives de l'Intercolonial. Il n'y a guère de convoi de voyageurs qui n'ait été en retard de deux, trois ou quatre heures et on n'entend que des plaintes dans les Provinces maritimes sur l'infériorité du service. La raison de cet état des choses, peu apparente à ce moment, est devenue manifeste aujourd'hui: on a dépouillé l'Intercolonial pour faciliter le service du Transcontinental. Voilà qui est injuste. Les populations des Provinces maritimes ont droit à un aussi bon traitement que celui qu'ils ont eu l'habitude de recevoir pa rle passé. L'Intercolonial est un réseau de l'Etat et le service n'y devrait pas être désorganisé de pareille façon. En prenant à sa charge le Grand-Tronc-Pacifique, le ministre devrait savoir qu'il aurait besoin de wagons et de locomotives, et il est absurde de dire qu'il est impossible de se procurer des voitures et des locomotives. S'il eût pris les précautions voulues, il aurait pu facilement s'en procurer: il existe au pays nombre de fabricants de locomotives qui auraient été bien aises d'obtenir pareille commande, depuis deux ou trois ans. Le ministre a-t-il pris les mesures voulues pour remettre sur un bon pied le service de l'Intercolonial, qui laissait déjà fort à désirer auparavant?

M. SCHAFFNER: Avant d'aborder l'étude de nouvelles questions, il serait pré-

férable de délibérer plus à fond la question de l'abaissement du tarif, d'Armstrong à Montréal, question qui est déjà venue sur le tapis. Je ne sais trop si le ministre pourrait nous dire, séance tenante, quel était le prix de transport d'Armstrong à Montréal, avant qu'on eût effectué le remaniement du tarif. Si je ne me trompe, le prix de transport, de Winnipeg à Armstrong, est le même qu'auparavant, c'est-à-dire, six cents le boisseau; et en outre, de Montréal à Saint-Jean, on paie encore le même prix qu'auparavant. Je ne cherche nullement à engager le Gouvernement à ne pas faire une plus forte réduction; seulement, je veux être juste, comme le Gouvernement tient sans doute à l'être. Si le prix de transport, de Winnipeg à Armstrong, est le même qu'auparavant, et que le prix de Montréal à Saint-Jean soit aussi demeuré le même, et qu'on ait fait subir une forte réduction aux prix des transports, d'Armstrong à Montréal, il a certainement dû y avoir un abaissement dans l'ensemble du tarif.

M. KNOWLES: Non, et voici pourquoi: le prix de transport des marchandises, à Saint-Jean ne résulte pas de l'addition de ces trois prix, mais c'est un prix d'exportation d'entier parcours.

M. SCHAFFNER: A-t-on augmenté le prix d'entier parcours, de Montréal à Saint-Jean? Ce prix est-il supérieur à ce qu'il était, avant le remaniement fait par le Gouvernement?

M. KNOWLES: Aujourd'hui, le prix de transport jusqu'au littoral sera plus élevé pour celui qui se servira de ces tarifs sur certaines parties de la route et qui utilisera aussi le prix de transport local d'Armstrong à Québec.

M. SCHAFFNER: Si je ne me trompe, le prix, de Winnipeg à Armstrong est demeuré le même ainsi que celui de Montréal à Saint-Jean. Si le Gouvernement a effectué une réduction du tarif sur un millier de milles de transport par rail, les cultivateurs de l'Ouest ont dû en bénéficier.

L'hon. M. REID: Il y a eu sans doute une importante réduction. Entre Winnipeg et Montréal, il existe un prix de transport d'entier parcours, qui se maintient maintenant au cour de l'été. En hiver, le grain doit s'acheminer par la voie ferrée en voiture jusqu'à Portland, Saint-Jean ou Halifax, et pour ces transports il existe un prix d'entier parcours. Sur le Pacifique-Canadien, le prix de transport était plus élevé que sur le Transcontinental et les chemins de fer de l'Etat en voiture jusqu'à Saint-Jean ou bien, jusqu'à Portland, si le grain s'acheminait par le Grand-Tronc.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre pourrait-il nous indiquer les prix de transport?

L'hon. M. REID: Je ne saurais le faire sur-le-champ.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre songe-t-il qu'il n'y a pas d'élévateur à Saint-Jean et que, par conséquent, il n'y a aucun moyen d'expédier le grain de ce port à moins qu'il n'arrive directement du côté est du terminus de l'Intercolonial, en traversant les bassins du côté ouest? Ne sait-il pas que cette manœuvre devrait être payée en plus du prix du transport du grain venant à Saint-Jean par le Transcontinental? Il serait très intéressant de savoir quel prix l'on paye de Winnipeg à Saint-Jean-Ouest par le Transcontinental et l'Intercolonial. Je crois que l'on verra que le prix est le même que celui du Pacifique-Canadien.

M. KNOWLES: Le même à 1 cent près.

L'hon. M. REID: Non.

M. KNOWLES: Le ministre est dans l'erreur. Le tarif a été abaissé sur un petit parcours au milieu du trajet. Mais si l'on cherchait à en profiter cela ne donnerait aucun avantage à l'expéditeur. Si un exportateur avait 10,000 boisseaux de grain et décidait de profiter du bas tarif entre Armstrong et Montréal ou Québec et ensuite, était obligé de payer le tarif de gare à gare entre Winnipeg et Armstrong et le tarif de gare à gare de Québec à la mer, il perdrait plusieurs cents par boisseau.

L'hon. M. REID: En comparant avec le tarif entre Winnipeg et Saint-Jean sur le Pacifique-Canadien?

M. KNOWLES: En comparant avec le tarif direct sur Saint-Jean, soit par le Pacifique-Canadien, soit par le Grand-Tronc. Si le ministre allait au bureau d'expédition du chemin de fer de l'Etat, à Winnipeg, et ensuite au bureau d'expédition du Pacifique-Canadien, on lui coterait les mêmes prix à 1 cent près ou même à un dixième de cent. Le tarif est de 33¾ cents par quintal ou 20¼ par boisseau. Malheureusement le ministre ne connaît pas les chiffres. Je n'ai pas les chiffres moi-même, mais l'ancien ministre de l'Intérieur (M. Oliver) et moi avons examiné la question avec soin et

nous avons reconnu clairement que si un expéditeur voulait essayer de profiter de ce tarif réduit, il en serait de sa poche sur l'ensemble du parcours. C'est une des choses que le département du ministre prétendait faire en faveur des agriculteurs, je n'emploie pas le mot "prétendait" avec une intention blessante. Mais quand nous essayons de savoir exactement ce qu'il en est, une chose remarquable, c'est que ni le ministre intérimaire ni le groupe de fonctionnaires qui l'entourent sur le parquet de la Chambre ne peuvent nous donner le tarif d'entier parcours. On pourrait penser que c'est la chose la plus facile à faire. Naturellement je n'ai pas pour mission de critiquer les fonctionnaires, il peut n'être pas raisonnable de s'attendre à ce qu'ils aient ce renseignement ou ils l'auraient eu.

L'hon. M. REID: Je me le procurerai.

M. KNOWLES: Et j'espère que le ministre trouvera combien de grain a été expédié à Saint-Jean depuis l'Ouest et combien à Halifax et ce qui a été payé. Voudrait-il s'assurer si le montant ainsi payé a été obtenu en tenant compte du tarif de 6 cents le boisseau d'Armstrong à Québec, ou si un tarif d'entier parcours a été obtenu de Winnipeg ou de tout autre lieu d'expédition du blé jusqu'à la mer? Je suis certain que pas un des fonctionnaires du ministre ne lui dira que le tarif d'entier parcours depuis les prairies jusqu'à l'océan était de 1 cent en moins par boisseau sur son chemin de fer que sur le Pacifique-Canadien. Le ministre parle du tarif d'été pour Québec ou Montréal. Mais quel en est l'avantage pour le blé qui est expédié par l'entier parcours au milieu de l'hiver? C'est comme si vous disiez à l'expéditeur que sa lettre de voiture est d'une jolie couleur. Le Gouvernement dit que les alliés ont besoin de notre blé et nous sommes désireux qu'ils l'obtiennent. Mais en réalité le Gouvernement n'encourage pas ce commerce. Nous avons des élévateurs intérieurs de l'Etat que nous ne pouvons pas remplir. Le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) a la sagesse de ne pas entrer dans cette discussion, bien que la question relève en partie de son département. Quand on a annoncé que ce bon Gouvernement—et j'ai beaucoup d'estime pour le Gouvernement sur certaines questions—ferait cette concession dans l'intérêt des cultivateurs, naturellement ceux-ci furent enchantés. Mais quand ils voulurent profiter de cet avantage ils reconnurent qu'ils avaient été victimes d'une méprise et que le changement ne les ferait pas bénéficier d'un cent; les chiffres sont les mêmes pour les deux chemins de fer et il n'y a absolument aucune réduction.

L'hon. M. PUGSLEY: L'histoire de la brique d'or.

M. KNOWLES: Je ne dis pas cela, bien que j'avoue avoir pensé à l'expression; mais je ne veux pas mêler la politique à cette affaire. C'est une brique d'or qui n'a fait de mal à personne, mais d'autre part cela n'a fait aucun bien aux agriculteurs qui s'en sont aperçus bien vite.

Cependant, il nous est bien permis de soulever des critiques à ce propos. Si l'on peut transporter du grain de Armstrong à Québec à raison de 6 cents par boisseau tout en réalisant des profits ou même sans encourir de pertes, c'est un crime pour le Gouvernement d'exiger 8 cents et une fraction par boisseau pour transporter ce même grain de Québec à l'un des ports des Provinces maritimes. Le Gouvernement se trouve donc à exiger un tiers de plus pour un trajet de moitié plus court. Il y a certainement quelque chose qui ne va pas quelque part.

Ou l'on ne veut pas que le cultivateur reçoive un prix rémunérateur pour son grain, ou l'on désire que le nouveau chemin de fer ne soit pas un succès. Les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer savent ce qu'ils font.

Lorsqu'ils ont décidé d'établir ce tarif, ils savaient bien que le grain ne serait pas transporté jusqu'aux ports du littoral; ils n'ont jamais désiré voir transporter directement ce grain et voir le Transcontinental faire des affaires d'or. S'il en était autrement, pourquoi alors n'ont-ils pas établi un tarif tout aussi avantageux sur l'Intercolonial, au lieu de le maintenir deux fois plus élevé? S'il est possible de transporter du grain à ce tarif-là à travers les nouvelles régions du nord de l'Ontario et de Québec, ils ne peuvent invoquer aucune excuse pour exiger des prix de transport deux fois plus élevés entre Québec, Saint-Jean et Halifax. Voilà quelques-uns des points sur lesquels je voudrais que le ministre se renseigne.

L'hon. sir GEO. FOSTER: Il est difficile de plaire à nos honorables amis de la gauche. Le ministre des Chemins de fer, je le suppose, n'avait pas la moindre idée qu'il serait appelé à exploiter le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, que la compagnie a refusé d'accepter, si j'ai bien compris, à venir jusqu'au 1er juillet de l'année dernière.

Ce chemin de fer fut construit par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et c'est cette compagnie qui était censée devoir l'exploiter. Pourtant, nos honorables amis de l'opposition prennent le ministre des Chemins de fer à partie, parce qu'il n'a pas commencé à se procurer du matériel roulant pour le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, il y a quatre ans passés. Est-ce là une critique raisonnable? Assurément non. Et encore, lorsque le ministre des Chemins de fer tenta d'améliorer la situation—et mes honorables amis de l'Ouest savent combien elle était sérieuse—dans l'intérêt du cultivateur de l'Ouest, en empruntant à l'Intercolonial une partie du matériel roulant dont ce chemin de fer pouvait difficilement se passer, c'est-à-dire: un certain nombre de locomotives et un grand nombre de wagons; pour les mettre au service des cultivateurs de l'Ouest, nous avons entendu un député de la Nouvelle-Ecosse déclarer que c'était commettre un crime contre la nature et contre cette province que d'enlever ces locomotives et ces wagons de la ligne de l'Intercolonial, sur laquelle au grand dégoût, au mécontentement et à la confusion des habitants des Provinces maritimes, ne circulaient plus que des locomotives avec halètements de poitrinaires. Ce député n'avait pas à cœur que le cultivateur de l'Ouest reçoive sa faible part de soulagement et de bien-être; il ne faudrait s'occuper que de lui et de sa province; tant pis si le blé du cultivateur de l'Ouest se perd! C'est là un exemple entre mille qui montre bien comme il est difficile de plaire à tout le monde.

Mon honorable ami le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux a toujours la satisfaction d'avoir adopté la ligne de conduite qu'exigeait la situation. L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) prétend que le transport de 8,000,000 de boisseaux de blé sur cette ligne, dans le cours de l'hiver n'a pas beaucoup aidé aux cultivateurs de l'Ouest. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami à ce sujet.

M. KNOWLES: Je n'ai jamais prétendu que le cultivateur de l'Ouest n'a pas retiré de bénéfice de ce régime, mais j'ai déclaré qu'il lui en a coûté tout aussi cher pour expédier son grain aux ports de mer.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Par toute la région à l'ouest de Winnipeg et à l'ouest de Saskatoon, il n'y avait pas suffisamment d'entrepôts pour l'emmagasinage de la récolte des cultivateurs, de sorte que de grandes quantités de grain gisaient exposées à tous les temps et conséquemment en danger de se perdre. Les élévateurs furent bientôt combles, de sorte qu'il était impossible de se procurer des facilités d'entreposage. Ces 8,000,000 de boisseaux de grain furent donc autant de sauvés tout en permettant de les remplacer dans les élévateurs par des quantités équivalentes.

Mon honorable ami affirme que cette politique n'a pas produit de bénéfice à l'endroit du cultivateur de l'Ouest, tant que son grain n'est pas rendu entre les mains du consommateur; le fait de le transporter à Québec et à Montréal ne vaut rien pour le cultivateur de l'Ouest, dit-il, et n'a amélioré en rien la situation dans laquelle il se trouvait. Mon honorable ami, à mon sens, a tort de faire une affirmation de cette nature. Ce grain a été transporté aux prix d'été aux élévateurs de Québec et de Montréal.

Les prix d'entreposage, je m'imagine, n'ont pas été plus élevés que ceux que le cultivateur aurait été appelé à payer, si son grain avait été emmagasiné dans l'Ouest. Le cultivateur de l'Ouest a pu expédier ce grain aux tarifs d'été, et une partie a été expédiée de l'autre côté de suite, tandis que l'autre partie a été mise en entrepôt. Ce grain a été expédié aux ports de l'Est et mis en entrepôt, de sorte que l'on s'est trouvé à faire de la place d'autant dans les entrepôts de l'Ouest, de sorte qu'à ce point de vue-là, nous avons amélioré la situation. Mon honorable ami a déclaré de plus que le Transcontinental aurait dû être parfaitement outillé et être en mesure de commencer à transporter du grain aussitôt que la récolte fut terminée dans l'Ouest.

Eh bien, on en aurait fort peu expédié par cette route avant la fin de la saison de navigation des lacs. Advenant la fin de cette saison et la fermeture de cette voie de sortie, les chemins de fer s'adonnent au transport du grain et tâchent de l'effectuer de la façon la plus satisfaisante. Quand même mon honorable ami eût fait transporter jusqu'à une trentaine de millions de boisseaux de blé avant la mi-novembre, l'année dernière, les consommateurs européens ne les auraient pas reçus plus tôt, car il n'y avait pas de navires disponibles pour les traverser d'ici en Europe, et c'est là un point qu'il faudrait ne pas oublier. Tout le blé rendu au littoral de l'Atlantique, soit en Canada ou ailleurs, s'est trouvé assujetti aux mêmes conditions; si l'on en a pas exporté plus, c'est que l'on manquait de bateaux à cette fin. Le grain réquisitionné est passé par les ports de l'Atlantique depuis la mi-novembre jusqu'à présent, jamais l'on n'a eu autant de grain à transporter et si peu de navires pour effectuer ce trans-

port. On peut en dire autant de tout le grain en général que l'on aurait pu amener par cette route ou par toute autre jusqu'aux ports de l'Atlantique situés au Canada ou au sud du Canada. Lors même qu'on eût pu disposer de l'outillage le plus complet et transporter le grain jusqu'au littoral, l'acheteur et le consommateur européens ne l'auraient pas reçu plus tôt. Tout le grain transporté a eu l'avantage de se trouver rendu au littoral aux conditions d'un tarif d'été, et il aura celui de pouvoir être à bord des steamers dès l'ouverture de la navigation à l'été. Pour toutes ces raisons, je crois qu'on a beaucoup réduit l'encombrement dans l'Ouest en transportant ces 8,000,000 de boisseaux de grain, parce que, de cette façon, l'on a fait place à une égale quantité de grain qui n'aurait pu, sans cela, être mise en entrepôt.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai aucune objection à ce que mon honorable ami cherche à défendre le Gouvernement contre l'imputation qu'il a manqué de prévoyance et manqué d'outiller le Transcontinental. Ses collègues et lui ont à tirer le meilleur parti possible de la situation, et je laisse volontiers au public le soin de songer de leur action ou de leur inaction.

Cependant, j'ai à me plaindre de la réponse fournie par mon honorable ami à l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm.) Il a cherché à donner à ses remarques une signification qu'elles ne comportaient pas. Ce que l'honorable député a voulu dire, c'est qu'au lieu d'emprunter du matériel roulant à l'Intercolonial, le Gouvernement aurait dû s'empresser d'outiller directement le Transcontinental. L'honorable député n'avait-il pas raison de parler ainsi? La loi qui préside à la construction du Transcontinental permet au Gouvernement d'exploiter les différentes sections de cette ligne jusqu'à ce qu'il soit achevé et pendant le temps où le Grand-Tronc Pacifique pourrait être requis de conclure le bail de cinquante ans pour cette partie-là. Le Gouvernement aurait donc dû faire l'une de ces deux choses en prenant la direction des affaires il y a cinq ans; il aurait dû décider d'exploiter la ligne jusqu'à ce qu'elle fût achevée ou de conclure un arrangement avec le Grand-Tronc Pacifique pour son exploitation. J'ai déjà signalé à mon honorable ami, mais évidemment avec très peu d'effet, une déclaration faite il y a à peu près trois ans au ministre des Chemins de fer, dans cette Chambre, déclaration comportant que le Grand-Tronc Pacifique avait offert de se charger du chemin au fur et à mesure que les différentes sections en seraient achevées jusqu'au parachèvement de toute la ligne; qu'il avait offert aussi de pourvoir la ligne de tout son matériel roulant, à la satisfaction du Gouvernement, de l'exploiter sous la direction de celui-ci et sous l'œil de ses comptables. Il a offert de passer au pays tous les profits qu'il retirerait de cette exploitation, à la seule condition que les pertes, s'il y en avait, fussent ajoutées au coût du Transcontinental sur lequel il serait appelé à payer un intérêt de 3 p. 100.

Le comité voudra bien se rappeler que le ministre des Chemins de fer promit formellement de s'aboucher à ce sujet avec le président du Grand-Tronc Pacifique et de communiquer à la Chambre le résultat de ses démarches. Mais depuis lors, s'il en faut juger par les paroles du ministre intérimaire, le Gouvernement n'a absolument rien fait dans ce sens. Qu'avait-il à faire, par conséquent? Il avait à fournir un outillage et à se préparer à exploiter la ligne. Voilà ce qu'il devait faire dans l'intérêt des grands producteurs de l'Ouest et de la population tout entière, puisque c'est pour le profit de celle-ci qu'on a entrepris de construire ce chemin de fer.

Mais bien qu'il soit au pouvoir depuis déjà près de cinq ans, il n'a encore rien fait. Après avoir apparemment décidé d'exploiter ce chemin de fer, après avoir fait tout le possible pour empêcher le Grand-Tronc-Pacifique de l'exploiter, après avoir ignoré le contrat et ses conditions jusqu'au point non seulement de permettre au Grand-Tronc-Pacifique mais de le justifier d'en différer l'exploitation, le Gouvernement se trouve aujourd'hui en face d'une situation dont il ne saurait répudier la responsabilité. Ignorait-il pourquoi ce chemin de fer avait été construit? L'honorable ministre du Commerce a paru trouver extraordinaire que le Transcontinental eût transporté 8,000,000 de boisseaux de blé et, à l'entendre, le Gouvernement aurait droit, pour cela, aux plus grands éloges. Mais pourquoi ce chemin de fer fut-il construit? sinon pour transporter du grain et toutes sortes de produits? Il me semble que loin d'avoir droit à tant d'honneurs pour le transport de cette faible quantité de grain, pour la pauvreté du matériel et des commodités fournies, il devrait être condamné pour avoir négligé de conclure les arrangements nécessaires et de se procurer le matériel suffisant. Ne savait-il pas qu'une des grandes idées qui ont déterminé la construction du Transcontinental résidait dans l'espérance d'un tarif réduit pendant

la saison d'hiver tout aussi bien qu'en été? Voilà pourquoi l'on a cherché à obtenir les pentes les plus douces, à construire une magnifique fondation, à faire un chemin de tout premier ordre, bien qu'il dût coûter beaucoup plus cher qu'un chemin de second ordre. Cependant, après avoir apparemment décidé depuis longtemps d'exploiter cette ligne, le Gouvernement actuel n'a laissé sans outillage et dans l'impossibilité de transporter les produits de l'Ouest, que l'Europe attendait.

L'honorable ministre du Commerce dit qu'on a transporté autant de blé qu'on pouvait en transporter, attendu qu'il n'y avait pas de bateaux disponibles. Voilà encore une preuve du manque de prévoyance dont j'ai parlé. Le Gouvernement n'auraient-il pas dû prévoir, dès que la guerre fut déclarée, que le transport souffrirait des difficultés? N'aurait-il pas dû penser qu'il faudrait des navires? N'aurait-il pas dû songer à l'établissement d'une marine marchande canadienne pour compenser la pénurie de navires qui est survenue? Il n'a fait aucune démarche pour parer à ces difficultés, et voici qu'aujourd'hui, après vingt mois de guerre, après que les navires de l'empire ont disparu de l'océan en si grand nombre, nous sommes, ou du moins le Gouvernement est dans le même état de léthargie qu'auparavant; il n'a absolument rien fait pour répondre convenablement aux exigences du transport, et la seule excuse fournie par le ministre du Commerce pour justifier le transport de la faible quantité de 8,000,000 de boisseaux de grain par le Transcontinental, c'est que, si l'on en avait amené une plus grande quantité au littoral, il nous eut été impossible de la transporter de là en Europe.

Voilà sur quoi on se base pour se donner une raison de n'avoir pas construit d'élévateur à Saint-Jean en remplacement de celui qui a été incendié, de n'avoir pas agrandi l'élévateur d'Halifax ni augmenté à Québec les commodités fournies par les élévateurs. L'honorable ministre du Commerce sait-il qu'à Buffalo, ces commodités permettent de manutentionner 50,000,000 de boisseaux de grain? Le grain de l'Ouest est amené là et y est mis en entrepôt pour être ensuite expédié par voie des chemins de fer américains à Baltimore, à New-York, à Philadelphie, et de là en Europe. Nous avons consacré des millions et des millions à l'établissement de notre grand système de transport et nous n'avons encore, dans l'est du Canada, que le petit élévateur d'Halifax, dont la capacité se limite à 750,000 boisseaux. Voici tout le résultat que le Gouvernement a à montrer, après cinq années d'administration: une marine marchande affaiblie, la construction des navires abandonnée, nos élévateurs incendiés, et pas une démarche faite pour les reconstruire. Les élévateurs détruits par l'incendie avaient prouvé qu'ils étaient insuffisants pour répondre aux exigences du trafic de l'Intercolonial et surtout de celui du Transcontinental, et cependant, le Gouvernement n'a fait aucun effort pour doter ni Québec, ni Saint-Jean, ni Halifax, ni aucun autre port de l'Atlantique d'élévateurs nécessaires.

L'excuse boiteuse donnée par le ministre du Commerce, c'est que nous n'avons pas transporté plus de grain parce que nous n'avions pas de locomotives et de wagons en nombre suffisant; que si nous en avions transporté plus, nous n'avions pas d'élévateurs pour le recevoir et pas de navires pour l'expédier. C'est pour cela que des millions et des millions de boisseaux de blé sont restés à pourrir dans les plaines de l'Ouest et que des centaines et des milliers de cultivateurs ont été réduits presque à la misère, parce qu'ils ne pouvaient pas écouler les milliers de boisseaux de blé qu'ils avaient récoltés à la sueur de leur front. C'est à ce triste état que la population de l'Ouest a été réduite. Les excuses données par le ministre ne sont pas de nature à satisfaire la Chambre ni le public.

M. TURRIFF: J'ai une question à poser au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux. Le blé peut être transporté avec profit, à raison de 6 cents le boisseau, depuis Armstrong jusqu'à Québec, une distance de 932 milles. La distance entre Winnipeg et Armstrong et de Québec à Saint-Jean est de 961 milles. Ainsi, les tronçons des deux extrémités, entre Winnipeg et Saint-Jean, ont une longueur de 961 milles et le tronçon du centre, entre Armstrong et Québec représente 932 milles, de sorte que les distances sont à peu près égales. Naturellement, pour un parcours direct, sans transbordement, les deux doivent être un peu plus bas. Dans l'intérêt du chemin de fer et des cultivateurs de l'Ouest, le Gouvernement serait-il disposé à accorder un tarif d'hiver de 12 cents par boisseau, entre Winnipeg et Saint-Jean et à donner les facilités terminales nécessaires dans le port de Saint-Jean? Par cet arrangement on permettrait aux cultivateurs de l'Ouest de ne pas se laisser pressurer par les compagnies de chemins de fer, après la clôture de la navigation. C'est une question qui demande à être étudiée, et si le ministre n'est pas en état de donner une réponse immédiate,

pourra-t-il nous donner des explications un autre jour?

L'hon. M. REID: Je me suis occupé de l'installation d'élévateurs à Saint-Jean et près de Winnipeg, à Transcona ou une autre localité des environs. Nous avons besoin d'un élévateur à cet endroit pour l'inspection et le classement du grain en transit. Les expéditeurs peuvent obtenir de l'argent sur leurs connaissements, mais il faut que le grain soit inspecté, d'abord. Il nous faut aussi un élévateur à Saint-Jean. Celui que nous avons actuellement à Halifax peut suffire jusqu'à ce que les travaux du port soient complétés. J'ai étudié la question de savoir s'il ne serait pas à propos de mettre, dans le budget supplémentaire, un crédit affecté aux deux questions mentionnées par mon honorable ami. C'est une question qui devrait être étudiée et débattue en temps et lieux.

L'honorable député d'Assiniboïa m'a posé une question concernant les tarifs, je lui dirai que c'est au mois de juillet dernier que le Gouvernement a pris possession du Transcontinental et que le ministre des Chemins de fer, de concert avec ses fonctionnaires, a fixé le tarif à 6 cents. Il a fait tout en son pouvoir pour mettre en vigueur, sur le Transcontinental, un tarif acceptable pour le présent et l'avenir.

Mon honorable ami ne peut pas s'attendre à ce que je lui donne des explications détaillées concernant la politique que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux entend suivre dans l'administration et l'exploitation du Transcontinental. Mon collègue a été très malade; il n'a pas pu assister aux séances de la Chambre.....

L'hon. M. GRAHAM: Comment est-il?

L'hon. M. REID: Il va mieux, mais je ne crois pas qu'il puisse revenir durant la présente session. Quant à la question de l'outillage, si je me rappelle bien le marché conclu, le Gouvernement a avancé les sommes nécessaires et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique devait fournir le matériel roulant pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental. Elle devait avoir tout le matériel et l'outillage nécessaire, quand elle entreprendrait l'exploitation de la ligne.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand la ligne serait parachevée.

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Des obligations ont été émises expressément à cette fin?

L'hon. M. REID: Parfaitement. Si le Grand-Tronc devait entreprendre l'exploitation de la ligne, on devait naturellement s'attendre à ce qu'il aurait tout le matériel nécessaire. Mais lorsque le Gouvernement s'est chargé lui-même de l'exploitation, le Grand-Tronc-Pacifique n'a pu nous fournir aucun matériel.

L'hon. M. PUGSLEY: La compagnie n'était pas censée se procurer le matériel nécessaire avant le parachèvement de la voie.

L'hon. M. REID: L'honorable député nous a reproché de ne pas avoir un matériel suffisant. Dans les affaires de cette nature, tous les arrangements doivent être faits beaucoup à l'avance. Tout le monde savait que la voie était presque complétée.

L'hon. M. PUGSLEY: Non; elle ne l'est pas encore.

L'hon. M. REID: Quoiqu'en dise mon honorable ami, c'est mon opinion et ce devrait être aussi celle du ministre des Chemins de fer et Canaux, lorsqu'il a donné les avis à la compagnie. Il est arrivé que cette dernière n'avait aucun matériel et n'a pas pu nous en fournir. Elle avait besoin de toutes ses locomotives et de tous ses wagons, et il a été constaté, au cours des discussions que nous avons eues dans cette Chambre et auxquelles les députés de l'Ouest ont pris part, que le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas un matériel roulant suffisant pour répondre aux besoins du trafic sur la division de l'Ouest.

M. KNOWLES: Je ne crois pas que quelqu'un ait prétendu cela.

L'hon. M. REID: Je me trompe peut-être; il est possible que la chose ait été dite à propos d'un autre chemin de fer.

M. KNOWLES: Tout dernièrement, la commission des chemins de fer a ordonné au Grand-Tronc-Pacifique de transporter une quantité considérable du trafic destiné au Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Le bill que nous avons adopté dernièrement a eu pour effet d'améliorer la situation dans la région du lac à l'Oie.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est la ligne que le Gouvernement exploite en société avec la compagnie?

L'hon. M. REID: Le Nord-Canadien transportait le grain jusqu'à Saskatoon.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette compagnie possède l'embranchement du lac à l'Oie.

L'hon. M. REID: Je le sais, mais je dis que le Nord-Canadien transportait le grain

jusqu'à Saskatoon et, sous l'empire du bill qui a été adopté, la commission des chemins de fer a obligé le Grand-Tronc-Pacifique de le transporter depuis Saskatoon jusqu'au Transcontinental et ce dernier l'apporte jusqu'aux ports. Grâce à ce bill, la commission des chemins de fer a amélioré la situation dans la région du lac à l'Oie, en hâtant l'expédition du grain.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela prouve que le Grand-Tronc-Pacifique avait un matériel roulant suffisant.

L'hon. M. REID: J'allais ajouter que je suis informé que le Grand-Tronc-Pacifique n'était pas en état de fournir tous les wagons dont on avait besoin à Saskatoon; sans cela nous aurions pu transporter beaucoup plus de grain de Saskatoon à l'Est. C'est le renseignement qui m'a été donné. Nous aurions pu en transporter des centaines de wagons de plus, si le Grand-Tronc-Pacifique avait pu nous les fournir.

M. KNOWLES: Le Grand-Tronc-Pacifique a également fourni des wagons au Nord-Canadien.

L'hon. M. REID: Oui. La commission des chemins de fer a obligé le Nord-Canadien à mettre 1200 wagons, je crois, sur la division du lac à l'Oie et le Grand-Tronc-Pacifique à mettre un certain nombre de wagons entre Saskatoon et Winnipeg, pour faciliter l'écoulement du grain apporté à Saskatoon par le Nord-Canadien. Les compagnies se sont prêtées de bonne grâce à cet arrangement. Si la commission des chemins de fer n'avait pas donné ces instructions, on aurait expédié beaucoup moins de grain dans la région du lac à l'Oie.

L'hon. M. PUGSLEY: Si la commission des chemins de fer a jugé à propos d'ordonner au Grand-Tronc-Pacifique de mettre 1200 wagons à la disposition du Nord-Canadien, cela ne prouve-t-il pas que le Grand-Tronc-Pacifique était passablement muni de matériel? Cette ordonnance est une preuve que la commission des chemins de fer considérait que le Grand-Tronc-Pacifique était beaucoup mieux outillé que le Nord-Canadien, malgré que cette compagnie soit l'associée du Gouvernement et que ce dernier soit en quelque sorte responsable de l'outillage de la voie.

L'hon. M. REID: L'honorable député ne présente pas la question d'une manière équitable. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a pas enlevé douze cents wagons ni même un seul wagon de sa voie; il a utilisé tous ses wagons sur son propre réseau, entre Saskatoon et Winnipeg. Le Nord-Canadien utilisait ses wagons entre la région du lac à l'Oie et Fort-William, et le voyage entre cette région et Fort-William dure trois jours, aller et retour. Voici ce que la commission des chemins de fer a obligé le Nord-Canadien à faire: elle l'a obligé à utiliser ses wagons sur la ligne du lac à l'Oie, pour amener le grain aussi rapidement que possible à Saskatoon qui est à une faible distance. Tous les wagons disponibles n'ont fait qu'aller et venir pour décharger le grain à Saskatoon où il y a un raccordement avec le Grand-Tronc-Pacifique. Les douze cents wagons du Grand-Tronc-Pacifique ont été utilisés entre Saskatoon et Winnipeg.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela ne prouve-t-il pas que, de l'avis de la commission des chemins de fer, le Grand-Tronc-Pacifique n'avait pas seulement assez de wagons et de locomotives pour transporter la marchandise recueillie par le Nord-Canadien? chandise qui lui était remise, mais qu'il avait 1,200 wagons pour transporter de la marchandise recueillie par le Nord-Canadien?

L'hon. M. REID: Voici tout ce que j'ai à dire, j'ai discuté l'affaire avec la commission des chemins de fer et je l'ai instamment prié de faire transporter tout le grain qu'elle pourrait. Elle a insisté auprès du Grand-Tronc-Pacifique pour se procurer toutes les voitures qu'elle pourrait obtenir et pour les employer sur son propre réseau. Quant à l'idée de l'honorable député que le Grand-Tronc-Pacifique avait trop de wagons, tout ce que je puis dire, c'est que nous n'avons rien épargné pour obtenir de lui du matériel roulant et que nous n'avons pas pu nous en procurer.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE,

Après délibération sommaire en comité général, du bill n° 89, déposé par M. Martin (Régina,) concernant la compagnie du chemin de fer de High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson.

SUITE DE LA 2e DELIBERATION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER TORONTO-HAMILTON-BUFFALO.

La Chambre passe à la suite de l'examen des modifications apportées par le Sénat au bill n° 32, déposé par P. J.

Stewart, relatif à la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle est la modification?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire, des Chemins de fer et Canaux): Il n'y a qu'une retouche à l'article 3 du projet de loi dont voici le texte:

Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente loi ou des arrangements qu'elle confirme, les pouvoirs de la commission des Chemins de fer du Canada concernant l'acheminement des marchandises ne seront pas censés être amoindris ou restreints.

Le mot "un" remplace le mot "deux". Cela veut dire que l'article (3) trois renvoie à l'article 1er. C'est évidemment par erreur qu'il renvoyait à l'article 2.

(L'amendement est adopté.)

2e LECTURE DU BILL CONCERNANT LA MANITOBA AND SASKATCHEWAN BIBLE SOCIETY.

M. SCHAFFNER propose la 2e lecture du bill n° 88 tendant à autoriser la Manitoba and Saskatchewan Bible Society.

L'hon. M. GRAHAM: Cette association vient-elle de quelque manière en conflit avec la Canadian Bible Society?

M. SCHAFFNER: Nullement. Le Sénat a adopté ce projet de loi auquel, par conséquent, il n'y a probablement rien à redire.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député n'est pas toujours de cet avis concernant les projets de loi du Sénat.

M. SCHAFFNER: Dans le présent cas, je le suis.

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

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 92), déposé par M. Scott, tendant à faire droit à Robert Charles Vondrau;

Le 2e (bill n° 93), déposé par M. Boyd, tendant à faire droit à Percy Lynn Woods.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, $613,100.

L'hon. M. OLIVER: Au cours du débat sur les tarifs du Transcontinental qui ont été établis l'hiver dernier, on n'a pas expliqué pourquoi il existe une différence dans les taux par mille sur la division d'Armstrong à Québec et sur celle de Québec à Saint-Jean. Force nous est de conclure que le taux a été laissé en cet état afin qu'il ne fût pas un taux de concurrence pour le transport jusque dans un port libre en hiver. Le taux du transport jusqu'à Saint-Jean sur le Transcontinental était le même que sur le Pacifique-Canadien, et la différence des tarifs pour les stations intermédiares n'a eu que le résultat indiqué par le ministre du Commerce; il a permis de bénéficier de la capacité d'entreposage de l'Est, au lieu de la capacité qu'on exige pour emmagasiner le grain dans l'Ouest.

Afin de ne pas insister davantage, qu'on me permette d'exposer au comité l'aspect général de la question. Elle me semble avoir beaucoup plus d'importance que n'ont voulu lui en accorder ceux mêmes qui ont pris la parole dans les rangs du parti ministériel. Si la prospérité immédiate et à venir du Canada dépend d'une chose plus que d'une autre, c'est de l'accroissement de la production de l'Ouest. Cela n'a pas besoin d'être démontré. Nous tenons aujourd'hui de bonne source que, loin de devoir augmenter pendant la saison qui s'ouvre, l'étendue des terres en culture dans les prairies sera moindre que l'an dernier. Les uns vont jusqu'à dire que la diminution sera d'un cinquième; d'autres affirment qu'elle s'élevera à 15 p. 100, mais personne ne compte qu'elle sera moindre. C'est là un état de chose grave à une époque où le pays, l'empire et le monde entier ont lieu de s'attendre à un accroissement de la production de nos prairies de l'Ouest. Si l'on croit que le champ de la production sera moindre cette année que l'an dernier, ce n'est pas faute d'amour du travail, d'esprit d'entreprise, ni de ressources. L'an dernier, outre une plus grande étendue de terre en culture, nous avons eu une récolte merveillleuse. Il s'en est suivi d'abondantes recettes, telles que nous n'en avions jamais eu et que nous ne devons pas espérer avoir avant longtemps.

Si les producteurs avaient pu vendre promptement leurs récoltes au prix que leur donnait l'abondance des acheteurs, la prospérité eut certainement régné parmi les cultivateurs de l'Ouest, qui auraient été en mesure d'accroître leur production pendant la prochaine saison. Je sais que cette année l'accroissement de la production rencontre des obstacles qui n'existaient pas l'an dernier. Mais le principal obstacle, c'est que plusieurs de ceux qui, l'année dernière, ont réussi au-délà de leurs espé-

rances n'ont pas pu vendre leurs produits assez tôt pour avoir des fonds pour leurs travaux de l'année courante. Ayant dépensé mon argent et épuisé mon crédit pour obtenir une récolte énorme l'an dernier, et n'ayant pas pu payer mes dettes, je ne suis pas en mesure de faire un surcroît d'efforts pour obtenir une récolte aussi abondante l'été prochain. Il ne s'agit pas de vouloir, je ne saurais le faire quelque désire que j'en aie.

Inutile de dire à la Chambre que, si j'ai été déçu, comme des milliers des nôtres l'ont été, parce que je n'ai pas pu vendre ma récolte dans des conditions satisfaisantes, je n'ai pas le courage, même si je le puis, de faire cette année les efforts nécessaires pour obtenir les bons résultats que nous espérions et dont nous avions besoin.

Jusqu'à cette année, on ne pouvait pas —ou on croyait que cela était impossible— rendre le grain au bord de la mer après la fermeture de la navigation sur les Grands lacs. Le marché de l'Ouest était isolé pendant cinq mois, et il subissait les variations des cours et le contre-coup des événements qui se produisaient dans le monde entier. Ainsi que le représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) l'a expliqué, cela avait pour résultat, chaque automne, entre le moment de la récolte et celui de la fermeture de la navigation sur les lacs—à moins que la récolte ne fût déficitaire—de causer un encombrement résultant du désir qui animait les cultivateurs de faire transporter leur grain avant la clôture de la navigation afin d'éviter les frais d'emmagasinage et les frais supplémentaires de transport pendant la saison d'hiver.

Le grain qui n'était pas transporté avant la clôture de la navigation devait évidemment être gardé jusqu'à son ouverture au printemps, ce qui causait des frais d'emmagasinage, d'intérêt et d'assurance et exposait les cultivateurs aux fluctuations défavorables du marché. Le résultat était que le grain qui pouvait être transporté à temps se vendait plus cher.

Je le répète, cet état de chose a existé pendant des années; il était la conséquence nécessaire de la situation du pays chaque fois que la récolte était abondante. Chaque année, cet encombrement causait de lourdes pertes à un grand nombre des cultivateurs de l'Ouest. En 1911, j'ai eu le privilège d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette situation qui a causé de grandes pertes cette année-là. On croyait que la construction du Transcontinental par la voie la plus courte, avec les pentes les moins accentuées, n'augmenterait pas seulement les facilités du transport dans toute l'étendue du pays, mais mettrait fin aussi à cet encombrement sans cesse renaissant. On pensait obtenir ce résultat en permettant le transport du grain des prairies aux ports de mer à des prix favorables toute l'année durant.

Tel était l'objet de l'établissement du Transcontinental. On croyait sage, prudent et économique de dépenser des millions, des dizaines de millions, même des centaines de millions pour l'établissement de cette voie ferrée, afin de produire ce résultat. Au fur et à mesure que le rendement augmentait, il y avait d'une année à l'autre augmentation des inconvénients causés par l'interruption du transport du grain vers l'Est à la clôture de la navigation. Un jour, ce chemin de fer fut achevé. Le dernier rail fut posé au mois de décembre 1913, et à la session d'il y a plus d'un an, le ministre des Chemins de fer déclarait que l'entreprise était terminée.

Il existait, disait-on—et, depuis, le sujet a été discuté à la Chambre—une divergence d'opinions entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et le Gouvernement sur la question de savoir si le chemin de fer était ou n'était pas terminé. Aux yeux de la compagnie, il ne l'était pas, et, par conséquent, elle n'était pas tenue d'en prendre possession; le Gouvernement, de son côté, prétendait que la ligne était entièrement achevée et que la compagnie manquait à ses engagements en n'en prenant point possession. Il y a un an, les choses en étaient à ce point: la pose du dernier rail avait eu lieu dans le cours de l'hiver de 1913, et, au cours de la session de 1915, le Gouvernement annonçait que le chemin de fer était entièrement construit, prêt à être mis en exploitation, et que la compagnie avait effectivement manqué à ses engagements en refusant d'en prendre possession.

Cet état de choses était à peine survenu que nos cultivateurs obtenaient une récolte d'une abondance sans précédent, que les produits agricoles étaient plus recherchés et se vendaient plus cher que jamais. Nous avions la récolte, le chemin de fer et la demande, sans compter qu'il existait un besoin urgent, impérieux. Ce chemin de fer relève du Gouvernement lui-même qui a pour l'exploiter tous les moyens que le pays met à sa disposition. Et cependant, en dépit de toutes les conditions dont j'ai fait le bref exposé, le Gouvernement prétend avoir dégagé la situation et avoir démontré que, grâce à l'existence de cette ligne, le transport du grain ne devra plus susciter d'embarras, en nous annonçant

que ce chemin de fer a transporté 8 millions de boisseaux de grain. Cette manière de parer à la situation n'est pas celle qu'exigeaient la prospérité du pays et les besoins de la population.

On nous demande de croire qu'en faisant transporter 8 millions de boisseaux de grain sur une récolte d'environ 250 millions de boisseaux, le Gouvernement s'est acquitté de toute sa tâche, qu'il a accompli tout ce qu'il était en son pouvoir de faire. Ce chemin de fer a, dit-on, transporté 8 millions de boisseaux de grain, et il en reste encore aujourd'hui 50 millions de boisseaux dans les élévateurs du fond des lacs. Telle est la situation. Je ne veux ni dire des choses désagréables ni accaparer les instants de la Chambre. Quand on songe que le Gouvernement a adopté, pour le transport du grain par cette ligne, les tarifs qui prévalaient autrefois, c'est-à-dire dès avant la construction de ce chemin de fer là, on ne peut en venir à la conclusion qu'il était mû par le sincère désir de remédier véritablement à l'état des choses.

Si le chemin de fer avait été mis en exploitation dès le début de la saison; s'il avait transporté tout le grain qu'il y avait et qu'il fallait transporter sous peine de faire subir de lourdes pertes au pays dans le cours de l'année courante—car il faut bien convertir ce grain en argent d'une façon ou d'une autre—il s'en serait suivi une distribution d'argent dans l'Ouest qui eût largement contribué à l'amélioration des affaires en cette partie-là du pays ainsi que dans les provinces de l'Est, sans compter que la superficie des terres mises en culture eût été beaucoup plus grande ce printemps si les gens avaient eu l'argent et les travailleurs nécessaires. En temps ordinaire, chacun eût fait tout en son pouvoir pour mettre plus de terre en culture, tandis qu'aujourd'hui les cultivateurs se trouvent tellement rebutés qu'ils ne tenteraient plus d'effort dans ce sens lors même qu'ils seraient en mesure de le faire—et ils ne pourraient guère en tenter cette année.

Notre pays est doté de trois grandes lignes transcontinentales dont deux passent pour être dans une situation assez précaire. Aux yeux de certaines gens, ces deux lignes—je parle ici du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique—ont été construites avant que le pays en eût besoin; elles ne rendent point d'utiles services à la nation, et celle-ci est obligée de leur venir en aide; elles constituent un fardeau plutôt qu'un avantage. Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, de tous ceux qui se font une juste idée de l'immensité et de la valeur du territoire canadien, il n'en est pas un seul qui puisse s'empêcher de croire que le jour viendra où l'on aura besoin de ces deux lignes de chemins de fer.

Si l'un de ces deux chemins de fer ne fait pas assez de recettes pour payer l'intérêt de ses obligations, l'emplacement de sa voie ou ses frais d'entretien, ce n'est ni parce que le trafic manque ni parce que les produits ne sont pas demandés. On ne saurait assurément dire du Grand-Tronc-Pacifique qu'il est condamné à l'insuccès parce qu'il n'y a pas de trafic pour lui ou que c'est une entreprise venue avant son heure, quand il y a aujourd'hui dans les élévateurs du fond des lacs 50 millions de boisseaux de grain prêt à être transporté, 50 autres millons de boisseaux déposés en des élévateurs plus éloignés que ceux-là, et que tout ce grain, si l'on avait le matériel roulant et l'administration nécessaire, pourrait être transporté aux ports maritimes à la faveur des mêmes tarifs que ceux qui prévalent sur les Grands Lacs en été. Nous n'avons pas à attendre le trafic; c'est lui qui nous attend. Le grain est là, dans l'Ouest; on en a besoin en Europe. Nous voudrions bien l'y expédier, mais il reste là-bas tandis que nous avons les voies ferrées qu'il faut pour le transport aux ports maritimes de l'est.

M. BURNHAM: Avons-nous les bâtiments nécessaires?

L'hon. M. OLIVER: Je ne sais absolument rien du transport maritime.

M. BURNHAM: Ne vaudrait-il pas mieux savoir quelque chose?

L'hon. M. OLIVER: Quelle différence cela peut-il faire, puisqu'il faut transporter le grain jusqu'aux ports de mer?

M. BENNETT (Calgary): Nous n'avons pas d'élévateurs sur le littoral.

L'hon. M. OLIVER: Le grain qu'on ne peut transporter jusqu'aux ports de mer ne saurait être converti en espèces sonnantes.

M. BENNETT (Calgary): Dans les ports de mer il n'y a ni entrepôts ni navires.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami va-t-il prétendre que le blé déposé dans les élévateurs de Fort-William et les autres élévateurs de l'Ouest n'a aucune valeur? Le manque de navires lui fera perdre toute valeur.

M. BENNETT (Calgary): L'écoulement ne saurait se faire ni dans une journée ni dans un mois. Ce blé est aussi en sûreté

dans les élévateurs de Fort-William que s'il était dans des wagons à Halifax ou à Saint-Jean. Les entrepôts pour l'emmagasinage et les navires pour le transport font également défaut à ces deux endroits. Toute la question est de savoir quand le grain pourra être transporté de l'autre côté de l'océan.

L'hon. M. OLIVER: Tant que le grain restera dans les élévateurs de Fort-William ou plus à l'ouest, il n'aura pour ainsi dire aucune valeur.

M. BENNETT (Calgary): Pardon, ce grain conserve 80 p. 100 de sa valeur.

L'hon. M. OLIVER: Précisément, il vaut 80 cents parce que ceux qui l'achètent compte pouvoir l'expédier en Europe. Il faut absolument des navires.

M. MORPHY: Faites cesser la guerre.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce la guerre qui garde le blé dans les élévateurs?

M. BENNETT (Calgary): Depuis dix jours, quatre-vingt-deux navires ont été coulés.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami ne saurait avoir raison des deux côtés à la fois; ou le grain peut être expédié ou il ne peut pas l'être.

M. BENNETT (Calgary): On ne peut pas l'expédier tout à la fois.

L'hon. M. OLIVER: Si on ne peut l'expédier de l'autre côté de l'Atlantique, il perd toute valeur.

M. BENNETT (Calgary): On finira par le transporter de l'autre côté de l'océan, mais on ne saurait l'expédier tout à la fois.

L'hon. M. OLIVER: Si on peut l'expédier en Europe, on eût fait aussi bien de le transporter en chemin de fer dans le cours de l'hiver que de le garder dans les élévateurs de Fort-William. Les compagnies de chemins de fer auraient encaissé quelque recette au lieu de perdre de l'argent. Il n'y a pas à sortir de là. Il faut que le grain soit transporté aux ports de mer. Il n'est pas nécessaire de le garder à Fort-William jusqu'à ce que les trusts s'en emparent lorsque viendra l'ouverture de la navigation sur les Grands lacs. Ce grain aurait pu, dans le cours de l'hiver, être expédié par chemins de fer jusqu'aux ports de mer, à la faveur des tarifs que le Gouvernement a mis en vigueur dans la province de Québec, mais qu'il a refusé de mettre en vigueur entre Québec et Saint-Jean.

M. BENNETT (Calgary): Mon honorable ami ne voudrait assurément pas ajouter encore à l'encombrement qui s'accuse aux têtes de ligne en chargeant tous les wagons de grain de manière à paralyser le trafic à destination ou venant d'Halifax et de Saint-Jean. Il n'est pas sans savoir qu'on ne peut emmagasiner qu'une assez faible quantité de grain en ces deux ports, et que le fait de garder le grain dans les wagons paralyserait le trafic.

L'hon. M. OLIVER: Voici ce que j'entends: ou le grain qui se trouve à Fort-William doit être transporté vers l'Est ou il ne doit pas l'être. Il faut l'expédier si on veut le convertir en espèces sonnantes. Pour le transporter, nous avons les voies ferrées nécessaires. Un jour ou l'autre, il faudra l'expédier de l'autre côté de l'océan; autant vaut donc le faire transporter jusqu'au littoral pendant l'hiver que laisser tomber en déconfiture les compagnies de chemins de fer qui eussent été en mesure de le transporter et qui, à ce qu'on dit, manquent de trafic.

Le bruit court dans le monde entier que le Canada a construit des chemins de fer qu'il n'est pas capable d'alimenter. Il y a du grain en abondance, et le pays souffre de ce qu'on ne l'a pas transporté en temps voulu. Tel est le problème que le Gouvernement est appelé à résoudre. Quant à moi, je veux faire peser les responsabilités sur qui de droit.

M. BENNETT (Calgary): Mon honorable ami n'a qu'à s'en prendre aux puissances européennes.

L'hon. M. OLIVER: Les puissances européennes ont besoin de blé mon honorable ami dit qu'il n'y a pas d'emmagasinage possible aux ports maritimes.

M. BENNETT (Calgary): Non, pas pour des quantités considérables.

L'hon. M. OLIVER: Et pourquoi? N'est-ce pas élémentaire, si nous tenons à exporter le grain, d'avoir des commodités d'emmagasinage aux ports maritimes?

L'hon. M. REID: Pourquoi n'avez-vous pas construit d'élévateurs quand vous avez entrepris le Transcontinental?

L'hon. M. OLIVER: Nous n'en avions aucun besoin avant que le Transcontinental fût achevé.

L'hon. M. REID: Ils prennent des années à construire.

L'hon. M. OLIVER: L'ancien gouvernement savait qu'il fallait achever le Trans-

continental, et il le fit. Le ministre actuel a déclaré que la ligne étai complète l'an dernier; les ministres devaient donc savoir qu'il y avait besoin dans les ports maritimes d'élévateurs pour l'emmagasinage et la manutention du grain. Je ne voulais pas me servir de cet argument, mais puisqu'on en vient là, que la responsabilité s'attache à ceux qui sont responsables.

Mon but est de signaler que nous avons les produits, que nous avons la marchandise pour sustenter le trafic, et que si on laisse chômer les voies qui pourraient se charger de ce trafic, il ne faut s'en prendre ni à la nation ni aux chemins de fer; il ne faut pas s'en prendre non plus à ceux qui ont conçu l'idée de ces réseaux pour donner toute l'année aux producteurs de l'Ouest un débouché sur les ports maritimes.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté mon honorable ami. Il me fait peine d'empiéter sur le temps de la Chambre, mais il me semble qu'une déclaration du genre de celle que vient de faire mon honorable ami, destinée à l'électorat, visant particulièrement les électeurs de l'Ouest, doit être soumise à l'analyse aussitôt qu'elle tombe des lèvres de l'honorable député. Avait-il ou non une intention malicieuse? Je ne sais; mais ou il ne s'est pas rendu au fond de la question et n'en comprend pas toutes les données, ou, s'il est bien au courant, il ne s'est pas donné la peine de les exposer dans leur exacte perspective.

Je voudrais posément faire une ou deux observations sur ce que vient de dire mon honorable ami. Il a déclaré que l'Ouest a vu, cette année, une production incomparable, une production qui ne se répètera pas de sitôt. La moisson fut abondante. Et en émettant ces deux propositions, une grande production et une moisson abondante, mon honorable ami jette les bases du raisonnement qui s'ensuit. Mais la première partie de son raisonnement commence par un "si". Il n'y a pas de prémisses absolues de posées; il n'est pas question d'un fait certain; c'est tout une hypothèse. Il prétend que si les gens de l'Ouest avaient pu sans délai convertir en espèces leur moisson aux prix alors courants, il en serait résulté ci et ça; les gens auraient eu leur argent et ils se seraient trouvés encouragés pour se mettre à produire encore la saison prochaine.

Mais mon honorable ami, homme de lettres et d'idées, comme il l'est, ne voit-il pas l'absolue impossibilité de l'hypothèse sur laquelle tout son raisonnement s'étaye? A ce moment-là, impossible avec la situation telle qu'elle était, de se débarrasser du "si". Pensez donc! si on avait pu rapidement profiter des prix alors courants, que ne serait-il pas arrivé? Or, ce que je veux dire, c'est que cette hypothèse ne pouvait pas se réaliser. La situation par le monde fut un empêchement. Supposons qu'il fût arrivé tout-à-coup un changement subit sur les marchés du monde et qu'on eût commandé 200,000,000 de minots de blé du Nord-Ouest dans le peu de temps dont il parle, qu'en serait-il résulté, à son avis, quant aux prix? Il y avait au monde plus de blé qu'en récolta notre Nord-Ouest. Par toute la terre, la moisson fut des plus abondantes, l'une des plus considérables qui se soit jamais récoltée. L'an dernier, il s'est récolté plus de blé qu'il n'en fallait pour la subsistance du genre humain, en comptant et la déperdition et la consommation. Or, si le Nord-Ouest, par quelque magie, eût pu transporter 150,000,000 ou 200,000,000 de boisseaux de blé aux capitales ou marchés européens en moins de six semaines après la récolte, dans quelle situation aurions-nous été, quels auraient été les prix, quel profit aurions-nous accusé?

A l'égard du Nord-Ouest, le problème à résoudre est celui de l'emmagasinage et de la vente à un prix équitable, raisonnable et modéré. Tant que ce problème restera sans solution, l'Ouest ne pourra jouir de tout son avoir.

C'est tout à ce propos.

Ensuite mon honorable ami en vient à une conclusion qu'il veut faire admettre aux gens de l'Ouest, aux députés et au pays. Il prétend que malgré l'insolubilité du problème jusqu'à une certaine époque, le Grand-Tronc-Pacifique allait le solutionner, et une fois la voie posée et prête pour le trafic, cette difficulté n'existerait plus, parce que, dès que les glaces prendraient, le chemin de fer remplacerait le transport par les lacs, et sortirait de l'Ouest le surplus du grain qui alors s'écoulerait en un torrent constant assez grand pour épuiser rapidement la source.

Mon honorable ami sait bien que la chose est impossible. Prenons ses propres chiffres. Il dit qu'il y avait, au nord-ouest, entre les mains des cultivateurs ou en magasin de 120,000,000 à 150,000,000 de minots de grain, au moment de la prise des glaces sur les lacs, et que le Grand-Tronc-Pacifique était là avec la meilleure voie, les rails les plus lourdes et les meilleurs wagons. Etait-ce là la solution qui aurait permis au gens du Nord-Ouest de prendre rapidement possession des marchés et profiter des prix

élevés, qui les auraient mis sur pied? Mon honorable ami n'a qu'à prendre un crayon et une feuille de papier et calculer ce que signifie le transport par chemin de fer de 150,000,000 de minots de blé, et d'autre grain.

Disons qu'il s'expédierait en hiver, 500 wagons par jour. Il faut une bonne voie et une bonne locomotive pour tirer cinquante wagons chargés. Disons que chaque train comprend cinquante wagons chargés et que chaque wagon contient 1,000 boisseaux; il faudrait 500 wagons, chaque jour de l'niver, pour transporter 500,000 minots. C'est un exploit qu'envierait tout chemin de fer important. Or, avec ces 500 wagons quotidiens transportant un demi-million de boisseaux de grain, il aurait fallu 300 jours pour transporter 150,000,000 de minots, et il n'y a pas 300 jours dans les quatre mois d'hiver entre le dernier jour de décembre et l'ouverture de la navigation sur les Grands lacs au mois d'avril.

Une autre observation qu'il importe de saisir et que mon honorable ami, avec ses connaissances pratiques, comprendra facilement, c'est qu'il ne faut pas seulement penser à vendre sa marchandise, il faut aussi à l'autre bout une personne qui veuille l'acheter et il faut un moyen de transporter cette marchandise du vendeur à l'acheteur, sans quoi, vous vous trouvez en face d'un problème difficile.

Je vais faire une déclaration, dont je voudrais voir prendre note mon honorable ami et les membres du comité: Eut-il été possible de transporter ce grain des prairies de l'Ouest—ce surplus de 150,000,000 de boisseaux— par ce chemin de fer dans l'espace de trois mois, il n'y aurait pas eu, en proportion, un seul boisseau de plus de ce blé sur les marchés de l'Europe; parce que tous les bateaux et les wagons disponibles qui ont demandé du fret ont eu tout le grain qu'ils demandaient et il reste encore du grain qui attend le long des chemins de fer et dans chaque port de l'Atlantique.

Si nous avions transporté 100,000,000, 120,000,000 ou 150,000,000 de boisseaux aux ports de l'Atlantique, où aurions-nous pu l'emmagasiner? Il en serait résulté un tel encombrement des voies ferrées qu'il n'y aurait plus eu de wagons pour le transport des autres marchandises et des effets qu'il fallait nécessairement transporter.

Où mon honorable ami aurait-il mis ces 150,000,000 de boisseaux de grain s'ils s'étaient rendus aux ports de l'Atlantique en janvier ou fevrier? Pas d'emmagasinage possible à Montréal; l'espace à cet endroit aurait été vite rempli. Pas davantage à Québec; le peu d'élévateurs qui s'y trouvent auraient vite débordés. Il n'y a pas de greniers qui vaillent à Saint-Jean ou Halifax. Portland, New-York, Boston ou Baltimore n'auraient pas emmagasiné un seul boisseau de grain parce que les élévateurs à ces endroits ont une petite capacité et débordaient du grain américain qui, de Buffalo à l'extrême ouest, encombrait les chemins de fer, causant des embarras et des retards, jusqu'à ce qu'il fallût enfin le refouler jusqu'aux prairies de l'Ouest.

Quand vous entrez ces données dans vos calculs, quel moyen possible trouvez-vous de réaliser les désirs de mon honorable ami? Si ce chemin de fer avait fait son devoir, comme l'entend l'honorable député, et avait transporté 150,000,000 de minots de grain en janvier et février, les gens de l'Ouest n'en auraient pas retiré un dollar de plus qu'ils n'en ont retiré en le laissant là où il se trouvait, et cela pour deux raisons: d'abord, parce que l'acheteur n'était pas sur les lieux, et, en deuxième lieu, parce qu'il n'y avait pas entre le producteur et l'acheteur les moyens de transport suffisant pour amener le grain aux acheteurs, dont il y avait plusieurs.

Aucun des ports de la Grande-Bretagne ne possédait d'entrepôt pour recevoir le grain qu'on aurait pu transporter de l'autre côté de l'océan, si l'on avait possédé les navires voulus. On a expédié à ces ports tout le blé et toute la farine nécessaires à l'alimentation de la population civile et à celle des armées. On ne réalise d'argent grâce à ces denrées qu'en proportion de la demande de la consommation, et l'univers ne peut consommer dans trois mois les ressources qui doivent lui durer l'année entière. En conséquence, le producteur, l'acheteur et le transport ne peuvent être ignorés comme facteurs importants avant que ne se réalise l'état de choses idéal que mon honorable ami avait entrevu pour l'Ouest et qui aurait autant différé de celui qu'on relève aujourd'hui, dans cette partie du Canada. Je dis tout cela simplement afin que la population de l'Ouest puisse avoir à côté de l'affirmation de mon honorable ami quelques-unes de ces déclarations modérées dans leur portée et leur effet qui la mettront, je crois, en état de comprendre mieux la situation. Je me demande si je dois ajouter à ce que j'ai dit sur ce point. C'est là tout ce que je me proposais de dire au début et c'est là tout ce que je dirai.

L'hon. M. OLIVER: Je ne désire pas prolonger le débat, mais je crains que mon ho-

norable ami n'apprécie pas parfaitement l'importance de l'argumentation qu'il a faite. D'après l'état préparé par le département de l'Industrie et du Commerce, nous avions 50,000,000 de boisseau dans les élévateurs de la tête des Grands lacs, le 7 avril. J'imagine qu'il y a plus loin dans l'Ouest, en dehors de ces élévateurs un autre 50,000,000 ou peut-être 100,000,000 de boisseaux.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Probablement 100,000,000.

L'hon. M. OLIVER: Nous ensemençons nos terres maintenant et nous récolterons en septembre, soit dans cinq mois environ. Devons-nous croire que nous ne pourrons pas disposer de ces 150,000,000 de boisseaux avant la prochaine récolte? C'est la conclusion que nous sommes tenus de tirer des paroles du ministre. Il va sans dire qu'il parle d'après les renseignements qu'on lui a fournis, et si sa conclusion est exacte, l'état de choses est plus sérieux que je ne l'avais imaginé. De deux choses l'une: nous ne pouvons avoir une production augmentée et, en même temps, un marché diminué. Faute du marché, nous ne pouvons pas vendre notre blé et nous n'avons pas besoin de le cultiver. Je suis prêt à m'incliner devant l'argumentation du ministre et le renseignement qu'il nous a fourni, mais, à mon sens, il a trop prouvé. Je ne puis accepter son argument pour la raison que je ne le veux pas. Je dis en toute sincérité qu'il m'est impossible de croire que c'est bien là notre position, c'est-à-dire que nous avons en main du grain dont nous ne pouvons nous débarrasser avant la prochaine moisson. Si le fait existe, notre position est véritablement sérieuse. Quelque bien retranché que mon honorable ami puisse se trouver, je vais prendre l'attitude opposée et maintenir que nous n'avons pas encore approvisionné à satiété l'univers et qu'il existe des moyens—s'il n'y en a pas, nous devrions en découvrir—pour diriger sur le marché le grain dont nous pouvons disposer.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Si mon honorable ami se trouve dans cette posture et s'il se sent mal de cet état de choses, je ferais mieux de lui administrer un peu de calmant pour éclaicir ses esprits et de ne pas lui permettre de s'insurger contre la conclusion fatale à laquelle je n'en suis pas arrivé et à laquelle je ne veux pas le voir en arriver, qu'il n'y a plus d'espoir pour la prochaine récolte parce qu'on ne peut se débarrasser dans l'intervalle de l'excédent de la dernière moisson. A quoi a tendu toute mon argumentation? Voici: Mon honorable ami a parlé d'abord de la réalisation, avant trois mois, de la valeur aux prix des marchés de l'univers de ce total de 150,000,000 de boisseaux qui se trouvent maintenant dans l'Ouest, de façon à rétablir la vigueur du sang qui coule dans les veines des habitants de l'Ouest et à préparer ceux-ci pour le travail de la présente saison. Je dis—et je maintiens, parce que je crois exprimer la vérité réelle—qu'on a transporté autant de blé qu'on aurait pu en transporter, s'il y avait eu 200,000,000 de boisseaux de plus attendant le transport au cours de cet intervalle. Certaines données jettent de la lumière sur la question. La rareté des navires de transport existait, la distance qu'un navire parcourt est importante, et s'il est possible à un navire, en parcourant une distance moins considérable, de faire deux ou trois voyages alors qu'autrement il n'en ferait qu'un seul, et de transporter exactement la même cargaison, cela vaut autant pour le pays le plus rapproché qui a des produits à vendre. Sous ce rapport, le Canada possède un grand avantage; il se trouve sur la route principale du commerce océanique que suit la grande majorité des navires du monde, et sa distance des centres européens varie de 2,500 à 3,000 ou à 3,500 milles.

A ce point de vue, le Canada et les Etas-Unis, en comparaison avec l'Argentine—un autre pays producteur considérable—et surtout avec l'Australie, qui a produit considérablement, cette année, ont l'avantage de la distance la plus courte. Les navires de transport se font de plus en plus rares, chaque jour. Ne nous leurrons pas nous-mêmes. Les navires de transport sont plus rares, aujourd'hui, qu'ils ne l'étaient, hier, et qu'ils ne le seront, demain, et les mois prochains et il en sera ainsi jusqu'à la fin de la guerre. Il est impossible, quelque grand que soit notre désir, ou notre prière ou notre objurgation de faire disparaître cet état de choses. Monsieur l'Orateur, qu'est-il arrivé? Le gouvernement australien a entrepris, au moyen d'une intervention gouvernementale, de procurer tout l'excédent du blé d'Australie et il est devenu le seul détenteur des chartes des navires dont il a eu besoin pour transporter cet excédant en Grande-Bretagne. Il a fait des avances aux cultivateurs sur leur grain, dans cette intention.

Mais qu'est-il advenu de cela? Lorsqu'il faut transporter en Australie, à une distance de 8,000 milles, une cargaison de grain, les difficultés deviennent plus grandes que s'il ne s'agissait que d'une traversée de 3,000 milles, à travers l'océan, dans

le but d'obtenir une cargaison égale de grain. Aujourd'hui, les navires marchands ne se rendent plus en Australie, et les besoins du marché du blé de l'ancien monde seront satisfaits, avant tout, par ces pays qui sont les plus rapprochés de ce marché et qui sont des producteurs de blé.

Un autre avantage que le Canada possède sur les Etats-Unis est celui-ci: Le blé canadien de la dernière saison l'emportait grandement, en moyenne, quant à la qualité, sur le blé américain, et bien qu'une certaine quantité de blé américain, à cause de sa qualité plus pauvre et de son prix abaissé, prenne certaine direction, ceux qui désirent le meilleur blé s'adressent au Canada pour se procurer cet article qu'ils trouvent, du reste, dans notre pays. En conséquence, au cours des prochains mois, lorsque l'approvisionnement devra se maintenir abondant, le Canada aura l'occasion de disposer de son excédent et de débarrasser ses greniers avant qu'ils ne soient remplis, à nouveau, par la prochaine récolte.

L'hon. M. OLIVER: Au cours de l'hiver dernier le Canada s'est trouvé exactement dans la même position que celle où il sera durant l'été prochain.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis suivre l'argumentation de mon honorable ami. Dans le premier discours dont il a gratifié le comité il a dit que si l'on tient compte de toute la capacité du chemin de fer faisant circuler dix trains par jour, celui-là ne peut prendre que 500,000 boisseaux par jour, et il faut 300 jours pour transporter le blé dont mon honorable ami parle.

M. BENNETT (Calgary): Non pas peut prendre, mais prendrait.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas de différence. Une chose qui peut prendre est une chose qui prendrait.

M. BENNETT (Calgary): Nous avons maintenant le transport par eau.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami le député d'Edmonton a blâmé le ministre de l'Industrie et du Commerce pour faire un tableau aussi sombre de la situation, disant que cela serait de nature à décourager les cultivateurs de l'Ouest, s'ils avaient encore leur récolte de l'année dernière sur les bras lorsque la récolte de cette année sera coupée. Mais le ministre de l'Industrie et du Commerce dit: "Oh! au cours des deux prochains mois les cultivateurs pourront se débarrasser de la récolte de l'année dernière." Les deux affirmations me semblent excessivement contradictoires. A quoi sert-il de parler de l'avantage énorme que le Canada possède à cause de la meilleure qualité de son grain, de sa situation plus rapprochée des marchés de l'ancien monde, si ce Gouvernement ne prend pas les moyens de fournir les avantages de transport requis, sur terre et sur mer, ainsi que les moyens nécessaires d'entreposage? On peut avoir tous les avantages d'un sol fertile et d'un grain excellent, mais à moins que les cultivateurs ne soient en état de prendre soin du grain en la façon requise et de profiter des avantages d'un transport de leur produit, à des prix abaissés, sur les marchés de l'univers, tous les avantages naturels ne servirent de rien.

M. BENNETT (Calgary): L'honorable député veut-il donner à entendre que le Gouvernement devrait se livrer à l'industrie de la construction des navires?

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement. On frémit presque d'entendre le ministre des Travaux publics nous dire, ce soir: "Les bâtiments maritimes sont rares, aujourd'hui; ils seront plus rares, le mois prochain et ils sont devenus plus rares depuis que la guerre a commencé." Cependant jusqu'à ce mois-ci qui est, je crois, le vingt-unième de la guerre, le Gouvernement n'a pris aucun moyen en vue d'augmenter le nombre des bâtiments de transport du Canada. Ce seul fait ne suffit-il pas à faire frémir?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ne frémissez pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis faire autrement. Mon honorable ami peut croire qu'il s'agit d'une question peu importante.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Vous ne le croyez pas.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une question sérieuse pour la population de ce pays; c'est une question sérieuse pour le cultivateur des prairies de l'Ouest, qui peine, chaque jour, du lever au coucher du soleil, à engranger sa récolte...

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce n'est pas alors qu'il travaille; C'est avant le soleil levé et après le soleil couché.

L'hon. M. PUGSLEY: Souffrant toutes les misères d'une vie solitaire dans les prairies, pour trouver, lorsque sa récolte est abondante, que son grain reste à pourrir sur le champ, et qu'il perd des milliers et des milliers de dollars, parcequ'il ne peut

pas le transporter sur le marché. Ce cas n'est pas exceptionnel. Il y a des centaines d'autres cultivateurs qui sont exactement dans la même position. Le ministre nous parle de dix trains par jour. Qu'il me permette de lui dire qu'il y a plusieurs lignes de chemin de fer sur le continent de l'Amérique sur lesquelles circulent plus de vingt trains par jour.

M. BENNETT (Calgary): Avec une double voie.

L'hon. M. PUGSLEY: Non, une voie simple. C'est la chose la plus facile au monde que de faire circuler vingt trains par jour sur une voie simple. Il n'y aurait aucune difficulté pour un chemin de fer ayant une voie simple comme celle du Transcontinental à faire circuler vingt trains par jour, et, au lieu de 500,000 boisseaux, on pourrait en transporter un million par jour. Si les trois grandes lignes transcontinentales dans les provinces de l'Ouest étaient convenablement outillées, il serait possible de transporter trois millions de boisseaux par jour, de sorte que en 60 jours on pourrait transporter 180 millions de boisseaux de grain. Mais qu'a fait le Gouvernement? D'après le ministre du Commerce il a transporté durant l'hiver dernier ce qui aurait pu être transporté en 16 jours avec dix trains par jour. Telle est l'aide extraordianire que le Gouvernement prétend avoir donnée aux cultivateurs de l'Ouest.

A moins d'avoir des facilités de transport maritime, le Gouvernement aura beau transporter tout le grain au bord de la mer, il n'aura encore accompli que la moitié de sa tâche; s'il ne peut offrir un entreposage suffisant à ses élévateurs, il n'aura aider qu'à moitié au développement de l'Ouest; et je ne vois pas comment on peut ne pas s'accorder avec moi lorsque je dis que dans cette question le Gouvernement a complètement failli à son devoir. Comment le ministre du Commerce explique-t-il que dans le grand port de Saint-Jean, qui a été le premier port à prendre les mesures nécessaires pour détourner le trafic de Portland, Maine, vers les ports canadiens et par les voies canadiennes, et qui a créé un trafic d'hiver très rapidement pendant les derniers vingt ans, bien que l'élévateur du chemin de fer de l'Etat ait été incendié il y a deux ans, comment dis-je, explique-t-il que le Gouvernement n'ait pas encore reconstruit cet élévateur? Comment se fait-il que le seul entrepôt à l'usage des chemins de fer de l'Etat y compris le Transcontinental, est le petit élévateur à grain d'Halifax, qui a une capacité de 750,000 boisseaux? Comment explique-t-il que 80 p. 100 du grain de l'Ouest canadien ait été expédié cette année par les ports américains? Comment se fait-il qu'au moins 60 p. 100 de ce grain soit présentement en entrepôt dans les élévateurs de Buffalo, si mon renseignement est exact?

L'hon. M. ROGERS: Il ne l'est pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle est la proportion de grain transportée par les voies américaines?

L'hon. M. ROGERS: Un peu plus de 50 p. 100—près de 60 p. 100.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce n'est pas loin de 60 p. 100.

L'hon. M. ROGERS: Vous avez dit 80 p. 100.

L'hon. M. PUGSLEY: Maintes et maintes fois on a signalé au Gouvernement la nécessité d'avoir des entrepôts à l'est des Grands lacs et sur les bords de l'Atlantique. Plusieurs fois sir William Van Horne a insisté sur l'importance de cette politique; cependant comme je l'ai dit, malgré tout cela le Gouvernement n'a pris aucune mesure pour augmenter le nombre des élévateurs dans l'Est. Si l'on avait outillé le Trancontinental avec un bon matériel roulant, ou si le Gouvernement avait affermé cette ligne au Grand-Tronc-Pacifique aux conditions qui avaient été déterminées par l'ancien gouvernement, en vertu desquelles cette compagnie devait exploiter les sections du Transcontinental à mesure quelles seraient terminées, il aurait été possible de transporter, non pas 8,000,000 de boisseaux mais 40 ou 50 millions sans la moindre difficulté. Puis si le Gouvernement avait construit des élévateurs à Québec, à Montréal, à Saint-Jean et à Halifax, on aurait pu y emmagasiner le grain, et, à mesure que l'on aurait pu se procurer des navires le grain aurait été expédié sur les marchés du monde.

Si le Gouvernement avait pris les mesures qu'il aurait dû prendre et que je le prie de prendre même à cette époque tardive, pour expédier notre grain sur les marchés du monde, le problème serait plus prêt de sa solution qu'il ne l'est. La situation aujourd'hui est loin d'être satisfaisante. Le Gouvernement devrait étudier la question au lieu de la traiter avec autant de légèreté, de rires et d'ironie les propositions qui lui sont faites pour améliorer la situation. Bien que les avis que j'offre puissent ne pas être d'un caractère très profonds, ils pourraient néanmoins aider les

grand génis du Gouvernement à trouver une solution pratique, et à régler cette question pour le plus grand avantage du pays.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami m'a posé trois questions, et je veux bien y répondre. Il pourrait se faire alors qu'il ne s'indignera plus aussi fréquemment et aussi bruyamment qu'il le fait de l'exposé de ce terrible état de choses. Il nous dit qu'il n'y a pas suffisamment de facilités d'entreposage à Québec, à Saint-Jean, et à Halifax. Je veux seulement lui dire ceci, et mon honorable ami sait que ce que je vais lui dire, est l'exacte vérité, qu'au point de vue du soulagement à apporter à la situation, cette année, toutes facilités additionnelles d'entreposage qui auraient pu raisonnablement être apportées à Saint-Jean, Halifax et Québec, n'auraient pas fait un iota de différence dans la quantité de grain canadien actuellement transporté en Europe, pas un iota.

Nous pouvons entreposer dans le Canada entre 150,000,000 et 165,000,000 de boisseaux de grain. Il n'est pas logique, il n'est pas raisonnable, de prétendre que tous ces élévateurs, ou la plus grande partie, doivent être aux ports de mer. Ce n'est pas aux ports de mer permanents de l'Atlantique où l'on érige les grands élévateurs, et ce n'est pas là non plus où il est mieux de les ériger. Ces ports doivent servir aux transports, non pas à l'entreposage. Pour pouvoir transporter rapidement et bien, il est nécessaire d'avoir des entrepôts d'une capacité proportionnée à celle des navires qui vont y prendre leurs chargements; mais il n'en faut pas plus, et il est mieux que le grain soit placé dans les entrepôts à l'intérieur du pays qu'aux ports de mer mêmes, car les frais sont moindres, le fardeau moins lourd pour le port, et la distribution du grain est de toute façon plus aisée.

On ne peut pas prétendre que pour les fins de transport il était nécessaire d'avoir à Saint-Jean des entrepôts additionnels pour de 2 à 3,000,000 de boisseaux. Quand bien même vous les auriez eus durant tous ces mois à partir de la fermeture de la navigation, vous n'auriez pas pu expédier un boisseau de grain de plus de Saint-Jean, car jamais un navire n'est venu à ce port sans que son chargement ne fût prêt. Si l'on n'en a pas expédié davantage, c'est parce que les transports maritimes manquaient. Le grain réquisitionné sorti du pays depuis le mois de décembre jusqu'à ce jour, et le reste qui en sortira probablement d'ici à la fin de mai, a été transporté sous la direction des gouvernements d'Angleterre, d'Italie et de France. Et ces trois pays puissants n'ont pas pu fournir plus de transports; jamais ils ont été obligés d'attendre après le grain à nos ports.

L'hon. M. PUGSLEY: Le grain requisitionné était-il expédié en Angleterre ou en Italie?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: En Italie surtout; une partie en France, et une partie en Angleterre.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais la grosse part est allée en Italie?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, et lorsque ces pays seront servis, la grosse part ira ailleurs, à moins que l'Italie n'en veuille avoir davantage, comme c'est tout probable. Vous êtes en présence de certaines conditions, et il est insensé, il n'est pas logique de dire qu'un particulier ou un gouvernement en est plus responsable qu'un autre.

Le plus grand problème que ces nations ont à résoudre aujourd'hui, est le problème des transports maritimes pour l'approvisionnement de l'armée et de la population civile, mais surtout de l'armée. Ici, le gouvernement canadien ni aucun autre gouvernement ne peut le résoudre avec succès. Il faut tout simplement nous conformer aux conditions actuelles et en tirer le meilleur parti possible. C'est une simple assertion et seulement une assertion, de la part de mon honorable ami, que de dire que le gouvernement canadien est responsable de l'insuffisance des transports maritimes à nos ports pour l'expédition du grain du Nord-Ouest. Nous n'en sommes pas responsables, et aucun gouvernement, tout puissant qu'il pût être, n'aurait pu mieux faire que le gouvernement canadien dans les conditions qui ont existé pendant les derniers douze mois.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'inaction signifie progrès, alors le Gouvernement a très bien réussi, car il n'a fait, et je défie toute contradiction, absolument rien, depuis que la guerre est commencée, pour encourager la construction maritime au Canada, ou pour créer une marine marchande canadienne. Il n'a absolument rien fait dans aucune direction. Le ministre nous dit que les navires sont devenus plus rares de mois en mois...

M. BENNETT (Calgary): L'honorable député prétend-il sérieusement que l'on aurait pu construire des navires depuis que la guerre est commencée?

L'hon. M. PUGSLEY: Avec de l'encouragement, nous aurions pu avoir, tout finis, quelques navires d'acier. Nous aurions pu en outre—je le tiens de bonne source—avoir deux cents navires de bois d'une capacité chacun de 4,000 à 5,000 tonnes et munis d'une force motrice leur permettant de faire le voyage de l'Atlantique dans à peu près le double du temps qu'un bâtiment de charge en cueillette ne le fait. Ces navires auraient été d'un avantage considérable. Il s'en bâtit aux Etats-Unis et ils donnent d'excellents résultats il est à peine nécessaire de dire que ceci aurait énormément remédié à la situation dans laquelle nous sommes. Dans une conversation que j'ai eue avec lui, M. McNichol, qui a été longtemps l'administrateur général du Pacifique-Canadien, a parlé de la nécessité très grande d'avoir à l'est des grands lacs des entrepôts considérables. Comme je l'ai dit, la ville de Buffalo a des magasins capables de contenir près de 50,000,000 de boisseaux de grain. Quelle différence y aurait-il entre le besoin d'entrepôts à Buffalo ou à l'est des Grands lacs et celui d'en avoir dans les ports du Saint-Laurent ou de l'Atlantique? L'idée que l'on a du but auquel ces élévateurs du littoral sont destinés, à savoir le transport des marchandises, vient de cette supposition que des navires seront là constamment pour prendre le grain à mesure qu'il arrive par les trains. Ne serait-il pas en conséquence tout aussi désirable d'avoir sur les côtes maritimes des entrepôts en aussi grand nombre qu'à l'est des Grands lacs?

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas bien saisi la pensée du ministre du Commerce quand il a fait entendre que, d'ici à quelques mois, la situation allait s'améliorer en ce qui regarde les transports maritimes. Le Canada occupe aujourd'hui la même situation géographique qu'il y a un an; et nous avons eu, l'hiver dernier, tous les avantages que nous pouvons jamais avoir. S'il est vrai, comme personne n'en doute, que de jour en jour les transports se font moins nombreux, notre position ne pourra qu'empirer pendant les mois qui vont suivre. Je ne vois dans ce que le ministre nous annonce aucun remède à la situation qui nous menace. Pour ce qui est des élévateurs, le ministre assure qu'il n'en faut pas dans nos ports maritimes; or, nous en avons un d'une grande capacité à Montréal, qui est notre port maritime le plus considérable.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami devrait ne pas pousser les choses plus loin que je ne l'ai fait. Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas avoir dans nos ports maritimes des facilités d'entreposage. Ce que j'ai voulu dire, c'est que les ports maritimes ont pour principal objet le transbordement des marchandises qui s'y présentent, mais que, pour plus de sûreté, il est bon qu'il y ait même à ces endroits-là des entrepôts d'une raisonnable capacité.

L'hon. M. OLIVER: Je croirais indispensable des élévateurs ou même, dans une certaine mesure, des entrepôts dans un port maritime. Il est de fait que le Gouvernement érige dans ce but un élévateur à Vancouver et il n'y a, par suite, aucune excuse de n'en pas avoir en quantité suffisante à Saint-Jean, à Halifax et à Québec. Depuis que les conservateurs sont au pouvoir, le Gouvernement a bâti dans les provinces des prairies trois magnifiques élévateurs régionaux qui, jusqu'à présent, n'ont eu aucune utilité bien réelle. On aurait tout aussi bien pu faire bâtir dans nos ports maritimes ces élévateurs que l'on a placé à Moosejaw, à Saskatoon et à Calgary. Pour rien dire de trop, je crois qu'ils auraient servi à un but plus utile dans ces ports.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce n'est pas mon avis.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami sait que, jusqu'aux deux ou trois derniers mois, ces élévateurs n'avaient servi à rien du tout.

M. SCHAFFNER: Pourquoi les cultivateurs n'utilisent-ils pas davantage ces élévateurs?

L'hon. M. OLIVER: Parce que l'on en a pas besoin.

M. SCHAFFNER: Comment cela?

L'hon. M. OLIVER: Je répète qu'on n'en avait pas besoin, et c'est tout dire. Pourquoi payer le transport du grain à un élévateur où il restera si on ne peut le faire rendre jusqu'à un port maritime?

M. SCHAFFNER: Je croyais que, grâce à ces élévateurs régionaux, les cultivateurs pouvaient obtenir le prix qu'ils voulaient, ou du moins une bonne partie.

L'hon. M. OLIVER: Qu'on les mette à même d'expédier leurs produits jusqu'à un port maritime ou jusqu'aux lacs, et ils le feront certainement. La seule utilité de ces élévateurs régionaux serait dans le cas d'une année défavorable, où il faudrait faire sécher le grain, ou encore s'il y avait apparence d'encombrement ou autres empêchements pour les derniers jours de la navi-

gation, auquel cas les chemins de fer iraient à cet élévateur régional au lieu de se rendre à Fort-William. Mais avec un chemin ouvert toute l'année jusqu'aux ports de l'Atlantique cette condition ne s'est pas présentée, et elle ne se présenterait pas si les lignes qui mènent à nos ports de l'Atlantique fonctionnaient comme il était entendu qu'elles le feraient. Il ne pourrait y avoir de l'encombrement à l'automne puisque l'état de choses n'y donnerait plus lieu.

M. SCHAFFNER: Ce n'a donc pas été une bonne politique que de construire ces élévateurs?

L'hon. M. OLIVER: Ce qui n'est pas douteux c'est que, jusqu'aux deux ou trois derniers mois, la dépense faite à l'occasion de ces élévateurs a été de l'argent perdu, puisqu'ils n'ont pas servi. Il peut arriver qu'ils deviennent très utiles, si, par exemple, l'année était mauvaise; et ils servent en ce moment, mais c'est parce que le grain n'est pas transporté jusqu'aux ports maritimes. Nous avons bien les voies qu'il faut, mais non le matériel roulant, à ce qu'il parait. Peut-être aussi que l'intention ou le désir manquent d'assurer le transport de ce grain. L'honorable ministre prétend que, même rendu là-bas, nous ne pourrions l'expédier. Qu'on le rende cependant, et ce sera toujours autant de fait; il sera prêt à partir quand une chance se présentera. Toujours est-il que—et c'est là le point sérieux —si les circonstances depuis six mois ont été de nature à empêcher absolument le transport outre-mer de nos grains et que cet état de choses ne tende pas à s'améliorer considérablement, il sera impossible de nous débarrasser de ce que nous avons avant que n'arrive la prochaine récolte. Cela est fort regrettable, et je déclare de nouveau ne pas pouvoir accepter sur ce point les explications du ministre du Commerce et de l'Industrie.

L'hon. M. REID: Tout le monde admet, je pense, qu'il nous serait utile d'avoir dans nos ports maritimes des élévateurs où mettre autant de blé que possible. Halifax et Saint-Jean en ont besoin, cela est hors de doute, et la chose se fera dès que nous le pourrons; mais la présence à Montréal d'entrepôts d'une grande capacité, auxquels sans doute il viendra avec le temps s'en ajouter d'autres, nous est utile en hiver pour ce qui regarde les ports de Saint-Jean et d'Halifax, puisque nous pouvons emmagasiner à Montréal de grandes quantités de blé que l'on fait ensuite partir l'hiver pour Halifax et Saint-Jean. Je serai en mesure à une autre séance de fournir des renseignements supplémentaires sur la question des tarifs que nous avons discutée cette après-midi. J'avais dit ne pas avoir eu connaissance des arrangements faits par le ministre lui-même à l'égard de ce tarif, mais j'ai pris quelques renseignements depuis que cette affaire a été mise sur le tapis. J'en parlerai demain à l'agent général du service des marchandises de l'Intercolonial et je serai alors en mesure de fournir à la Chambre d'autres détails. Voici au reste ce en quoi cet arrangement m'a paru avantageux. De Fort-William à Montréal, le prix, en été, est de 6 cents par boisseau, tandis que l'hiver, par le Pacifique-Canadien, comme aussi, je le suppose, par le Nord-Canadien, il est de 12 cents. Mettons que, de Winnipeg à Fort-William, le tarif soit de 10 cents par 100 livres. L'avantage qui en est résulté pour le cultivateur c'a été qu'en expédiant son grain de Fort-William à Montréal par le Pacifique-Canadien, il payait au Pacifique-Canadien 12 cents par boiseau en hiver et 6 cents de Winnipeg à Fort-William. Cela faisait 18 cents. Par le Transcontinental, il paye 6 cents par boisseau jusqu'à Armstrong et 6 cents pareillement jusqu'à Montréal ou Québec; ce qui fait que le cultivateur qui expédie sa marchandise de l'Ouest par le Pacifique-Canadien ou par le Nord-Canadien moyennant les tarifs d'hiver de ces compagnies paye 18 cents le boisseau de Winnipeg à Montréal et Québec, pendant que, par le Transcontinental, il paye 12 cents. C'est donc 6 cents qu'il sauve par boisseau.

L'hon. M. PUGSLEY: Quels sont, de Montréal à Saint-Jean, les prix de l'Intercolonial et ceux du Pacifique-Canadien?

L'hon. M. REID: Les prix dont nous parlons sont ceux d'entier parcours.

L'hon. M. PUGSLEY: N'est-il pas vrai que, bien que le Gouvernement ait diminué les prix sur une partie de la ligne, le tarif d'entier parcours des chemins de fer de l'Etat n'est pas moindre, entre Winnipeg et Saint-Jean, que celui du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: Comme je l'ai dit, il est inférieur de 6 cents par boisseau.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour quelle distance?

L'hon. M. REID: Je viens d'expliquer que, sur les autres lignes, le tarif d'entier parcours pour Saint-Jean serait de 6 cents de plus par boisseau.

L'hon. M. PUGSLEY: Voyons à bien comprendre cette affaire. Est-ce que le ministre affirme positivement que, sur les chemins de fer de l'Etat, le prix de Winnipeg à Saint-Jean est de 6 cents de moins par boisseau que sur le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: J'ai dit que...

L'hon. M. PUGSLEY: C'est ce que le ministre a dit.

L'hon. M. REID: Permettez-moi de répondre à la question à ma guise.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous tenons à élucider la question. Nous affirmons que le Gouvernement a tout simplement fait semblant d'abaisser le tarif sur un petit parcours. La question que je pose au ministre est fort simple: affirme-t-il que l'hiver dernier, le prix de transport du grain, de Winnipeg à Saint-Jean, sur le réseau des chemins de fer de l'Etat a été de 6 centins par boisseau inférieur au prix payé sur le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. REID: Si l'honorable député me le permet, je répondrai à sa question, à ma façon. D'abord, j'ai dit que s'il voulait attendre jusqu'à demain, afin que je puisse me renseigner, je serais en mesure de lui répondre.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est déjà mieux; mais le ministre a prétendu répondre.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas donné de réponse précise, sur ce point. J'ai dit que le grain expédié sur le Transcontinental à Montréal et à Québec pour exportation—partie de ce grain étant en entrepôt à Montréal et à Québec, et partie s'acheminant vers Portland, le Grand-Tronc l'ayant dirigé vers son terminus—j'ai dit que le grain expédié pour exportation à Montréal, à Québec ou à Portland sur le Transcontinental est transporté à un prix inférieur de 6 centins par boisseau à celui qu'il acquitterait, si on le transportait sur le Pacifique-Canadien à Montréal ou à Québec pour exportation.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Pacifique-Canadien n'a pas de ligne jusqu'à Portland.

L'hon. M. REID: Il s'agit du grain destiné à l'exportation et d'après le renseignement que l'on m'a donné, le prix de transport sur le Transcontinental est inférieur de 6 cents par boisseau à celui acquitté sur les autres réseaux. On n'a pas expédié de grain à Saint-Jean, parce que nous n'y possédons pas d'entrepôts. Il nous eût été impossible de l'acheminer par le Transcontinental et d'en faire livraison sans le mettre dans l'élévateur du Pacifique-Canadien à Saint-Jean, et l'honorable député le sait, les élévateurs du Pacifique-Canadien, à Saint-Jean, cette année, étaient bondés de grain expédié par cette compagnie sur son propre réseau.

L'hon. M. PUGSLEY: Si je ne me trompe, le ministre a dit que ce grain est allé partie à Saint-Jean et partie à Halifax. Maintenant il affirme qu'il n'en est pas allé à Saint-Jean ou à Halifax, mais que tout le grain s'est acheminé vers Portland.

L'hon. M. REID: Sur les 8,000,000 de boisseaux, 400,000 sont allés à Halifax. A Québec il y a trois quarts de million de boisseaux en entrepôt, et à Montréal il y a une grande quantité en entrepôt pour exportation en attendant l'ouverture de la navigation. Mais une grande partie s'est acheminée vers Portland: je ne saurais en préciser le chiffre.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre doit en comprendre l'importance. Il doit y avoir un prix d'entier parcours sur le réseau de l'Etat, de Winnipeg à Saint-Jean et à Halifax, parce que ce sont deux grands ports d'exportation. Le ministre affirme-t-il que le prix d'entier parcours sur le grain destiné à l'exportation expédié, l'hiver dernier, sur le réseau de l'Etat, aux ports canadiens de l'Atlantique a été inférieur de 6 cents par boisseau à celui du grain expédié sur le Pacifique-Canadien?

L'hon. M. REID: Je dois avouer de nouveau que je ne suis pas très renseigné sur les faits, ce soir; mais je fournirai à l'honorable député ces détails. Il ne saurait s'attendre à ce que je lui donne ce renseignement, ce soir même.

L'hon. M. PUGSLEY: Je croyais que le ministre pouvait nous éclairer à cet égard. Il fait grand état de cette réduction de 6 cents par boisseau effectuée sur cette partie du réseau entre Armstrong et Québec. En hiver, la grande question qui se pose est celle-ci: quel est le prix d'entier parcours pour exportation aux ports de l'Atlantique, et voilà pourquoi j'aurais cru que le ministre aurait possédé ce renseignement.

M. TURRIFF: N'est-il pas vrai que le Gouvernement a décidé de fixer ce prix de 6 cents, d'Armstrong à Montréal, après consultation avec les autres compagnies, et n'a-t-il pas été presque entendu que le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien établiraient pour ainsi dire les mêmes prix?

L'hon. M. REID: D'après mes renseignements, il n'y a pas eu consultations; les autres compagnies n'ont pas établi ce prix et on ne l'a appliqué que sur le Transcontinental. Le ministre des Chemins de fer a assumé la responsabilité d'établir lui-même ce prix et voici pourquoi: nous avions à Montréal une grande capacité de magasinage, et il pensa que si nous pouvions y remplir les élévateurs—j'ignore leur capacité précise et elle peut osciller entre 8,000,000 et 10,000,000 et 20,000,00 de boisseaux—et que si nous pouvions remplir l'élévateur de Québec, qui a une capacité de 1,500,000 boisseaux, les cultivateurs de l'Ouest bénéficieraient de la chose, s'ils payaient le même prix qu'ils auraient à payer en été, en expédiant leur grain à Port-Arthur, par voie des lacs et par rail.

Ils n'expédieraient pas leur grain en hiver, s'ils pouvaient s'en exempter, parce qu'ils se verraient forcés de payer les prix d'hiver sur le Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien, c'est-à-dire 6 cents de plus que sur le Transcontinental. Voilà la raison qui a influencé le ministre des Chemins de fer. Il s'est dit: nous avons les élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur remplis de grain, et à Montréal nous pouvons en recevoir de fortes quantités. Si nous pouvons transporter le grain par le Transcontinental, et le mettre dans les élévateurs à Montréal et à Québec, qui peuvent recevoir un million et trois quarts de boisseaux, et si les cultivateurs peuvent le faire transporter jusque-là aux mêmes prix que ceux qu'ils paient en été, les populations de l'Ouest en bénéficieront grandement.

La seule raison qui nous a empêché d'en recevoir davantage, c'est que nous n'avions pas l'outillage voulu. Nous avons pris possession du chemin de fer le 1er juillet, dans l'expectative que nous aurions la proportion d'équipement que le Grand-Tronc-Pacifique était supposé posséder pour le Transcontinental; mais tout au contraire, nous n'avons rien eu. Nous avons pris possession de ce chemin sans le moindre matériel roulant. Nous avons fait du mieux que nous avons pu en ayant recours au matériel du réseau des chemins de fer de l'Etat. Nous avons commandé du matériel roulant, mais il s'écoulera encore huit ou dix mois avant qu'il nous soit livré. Il est impossible de se procurer des wagons sans avoir à attendre plusieurs mois, par suite de la rareté de la matière première. Depuis un an ou deux, les compagnies de chemins de fer construisent des wagons en acier au lieu de bois, et il est difficile d'obtenir les matériaux voulus. Quoi qu'il en soit, le ministre a donné la commande de wagons, nous en avons commandé d'autres, et nous mettons tout en œuvre pour être en mesure de faire face aux besoins du réseau. Si l'on considère les conditions dans lesquelles nous nous trouvions, j'ai tout lieu de croire que le ministre des Chemins de fer a fait d'excellente besogne depuis que nous avons pris possession du réseau. Nous espérons que le réseau sera tout aussi bien outillé que l'était l'Intercolonial à l'époque où nous avons pris possession du Transcontinental, et nous espérons aussi mettre ce réseau en un tel état que nous pourrons y acheminer le grain en plus grandes quantités, ce qui nous épargnera les difficultés contre lesquelles nous avons eu à lutter l'hiver dernier pour protéger le grain contre les intempéries. Si nous pouvons obtenir l'équipement nécessaire, avec les grandes facilités d'emmagasinage que nous avons à la tête des lacs, à Montréal, dans l'Ouest, où trois élévateurs ont été construits l'année dernière, à Québec et dans l'Ontario, où la capacité des élévateurs s'est augmentée en des proportions très notables depuis quelques années, et avec les facilités que nous devons avoir à Saint-Jean et à Halifax, je crois que nous pouvons très bien jouer notre rôle dans le mouvement des grains. C'est là une question importante qui demande beaucoup d'étude, et va nécessiter des dépenses considérables. A Saint-Jean, où l'élévateur doit être construit sur la pointe, près de la raffinerie de sucre, il faudra construire des voies de chemin de fer et faire d'autres travaux. Je reconnais qu'il s'est produit un retard considérable pour la construction de cet élévateur.

L'hon. M. PUGSLEY: Un retard tout à fait inexcusable.

L'hon. M. REID: Je ne suis pas d'accord là-dessus avec mon honorable ami. Je reconnais qu'il est nécessaire que l'élévateur soit construit en cet endroit, et le plus tôt possible. Mais les conditions créées par la guerre ont été telles que bon nombre de travaux de grande importance, parmi lesquels se trouve l'élévateur en question, ont dû être laissés en suspens.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre des Finances nous a assurés que la construction de tous les travaux qu'on ne saurait appeler travaux neufs seraient poussés activement.

L'hon. M. REID: J'ai étudié la chose, et j'ai tout lieu d'espérer qu'il s'écoulera

peu de temps avant que nous ayons un élévateur à Saint-Jean.

M. BURNHAM: J'aimerais que quelqu'un nous parlât de nos industries canadiennes. Jusqu'à présent, je n'ai entendu discourir que sur le blé. Nous ne pouvons pas manger du blé, personne ne peut le faire, mais nous mangeons tous de la farine. Nous pourrions réduire de moitié la capacité de nos élévateurs ainsi que les facilités offertes pour le transport du blé, en convertissant notre blé en farine. Mais nous permettons que l'industrie de la minoterie prospère en Grande-Bretagne et ailleurs à nos dépens, tandis que nous orientons tous nos efforts vers la solution de la question du transport de nos produits outre-mer et ailleurs. Comment se fait-il que nous ne puissions pas trouver de meilleures méthodes? Comment la tendance poussant à la fabrication n'est-elle pas plus accentuée en ce pays? pourquoi ne réprimons-nous pas cette tendance au libre-échange, chose si absurde, et comment se fait-il que nous ne pensons jamais à développer notre propre pays?

Consacrons toutes nos énergies à convertir notre blé en farine de première qualité. Appliquons-nous ensuite à expédier ce blé ailleurs, et ne demandons pas sans cesse de vastes capacités d'entreposage, qui ne seraient, de fait, pas nécessaires, si nous développions normalement nos idées à l'égard de nos propres industries, et si nous permettions à la population de ce pays de réaliser quelque chose. Nous éviterions par suite cette dépense qui est par elle-même énorme.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que mon honorable ami ne soit dans l'erreur. Il a souvent raison, mais il devra, je pense, aller plus loin. Nous ne mangeons pas de farine; nous mangeons du pain et des gâteaux, et il devra appliquer son argument à la fabrication de la farine en pain et en gâteaux, s'il veut mener son idée à conclusion logique. Je suis heureux de remarquer que le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux ait répondu d'une manière aussi efficace au ministre du Commerce. J'étais à la veille d'affirmer qu'il avait répondu d'une manière plus efficace que ce côté de la Chambre. Le ministre du Commerce a soutenu que le blé se trouve actuellement à sa place voulue dans les élévateurs et dans d'autres endroits dans l'Ouest. Le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux a plutôt escompté cela, en soutenant que le Gouvernement avait beaucoup accompli en transportant une quantité de ce blé à Montréal et à Québec. Je pense que le ministre intérimaire des Chemins de fer a eu raison d'affirmer que c'était une bonne idée: néanmoins, je ne suis pas aussi certain qu'il ait eu parfaitement raison d'affirmer que le Gouvernement avait mis cette idée en pratique. Les chiffres du ministre doivent certainement être erronés. Je ne puis concevoir un relevé énonçant que, sur 8,000,000 de boisseaux, 400,000 seulement ont été expédiés à un port canadien.

L'hon. M. REID: Non, je n'ai pas affirmé "expédiés à un port canadien".

Une VOIX: A Halifax.

L'hon. M. GRAHAM: J'aurais dû ajouter en hiver. J'aurais dû ajouter à un port d'hiver. Vous avez affirmé que 400,000 boisseaux ont été expédiés à Halifax, et qu'on n'en a aucunement envoyé à Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Non.

L'hon. M. GRAHAM: Une grande quantité de ce blé est allé à Portland. Je ne puis comprendre comment mon honorable ami n'ait pas même une seule fois, rempli l'élévateur de Halifax, ayant à sa disposition une ligne fédérale de l'Ouest. Il nous apprend que nous devrions posséder une plus grande capacité d'entreposage à Halifax; cependant, sur les 8,000,000 de boisseaux, il n'en a pas expédié 750,000 à Halifax. Cela confirme plutôt une assertion formulée au cours du débat intervenu l'autre soir, et portant que la manière dont le chemin de fer avait été dirigé avait rendu virtuellement nécessaire le transport d'une grande partie de notre blé de l'Ouest à un port américain. La voie ferrée a été exploitée d'une manière pratique jusqu'à Cochrane; mais, à l'est de cet endroit, elle a été exploitée comme embranchement, comme chemin de fer local, et sans aucune régularité. On a donné une excuse de cette exploitation irrégulière. Le résultat a absolument été celui énoncé par le ministre ce soir, savoir, qu'une grande partie des 8,000,000 de boisseaux expédiés de l'Ouest sur cette voie ferrée avait été livrée au Grand-Tronc à Cochrane. Le Grand-Tronc l'avait transportée à North-Bay sur le chemin de fer Toronto and Northern Ontario, de cet endroit sur sa propre voie à la Scotia-Junction, puis vers l'est, à Montréal, et de Montréal à Portland. Eh bien, jusqu'à ce que le Gouvernement possède cette voie à l'est de Cochrane et procure un service approchant au moins ceux procurés à l'ouest de Cochrane, la seule conséquence sera qu'en hiver une grande partie de notre blé de l'Ouest

sera expédiée à des ports américains. Ce résultat est tout à fait opposé à la conduite à suivre dans la construction de cette voie. Le Grand-Tronc ne peut commencer à transporter, sur sa voie ferrée, de North-Bay à Montréal, un chargement aussi considérable que celui que le Transcontinental peut transporter de Cochrane à Moncton. Il n'existe aucun doute à ce sujet. Je ne crains pas d'affirmer que la voie du chemin de fer fédéral, de Cochrane à Moncton, n'ayant que deux fortes rampes de peu d'étendue permettra aux convois de porter un chargement deux fois plus considérable que celui qui peut l'être sur le Grand-Tronc en provenance de Scotia-Junction, à destination de l'Est. Si le Grand-Tronc est en mesure d'effectuer ce service entre Cochrane et North-Bay, et de ce dernier endroit à Scotia-Junction, puis de cet endroit à Montréal, et de Montréal à Portland, sur une voie relativement inférieure, avec sa superbe couche de ballast, la voie fédérale est certainement en état de transporter le grain à nos ports canadiens à un taux moins élevé. Je suis surpris que 400,000 boisseaux seulement aient été expédiés à Halifax. S'il n'avait pas fallu de tonnage, le Gouvernement aurait au moins dû remplir l'élévateur de Halifax à même ces 8,000,000 de boisseaux.

L'hon. M. REID: A la suite des nombreux débats que nous avons eus dans cette Chambre, l'honorable député sait que l'Intercolonial a été taxé à sa plus grande capacité, depuis la fermeture de la navigation jusqu'à aujourd'hui, grâce au transport des troupes et des approvisionnements de guerre, et il s'est élevé des plaintes sur tout le réseau, parce que nous ne pouvions fournir des wagons en vue du service local. L'Intercolonial n'aurait pu réaliser plus qu'il n'a accompli durant la saison dernière. Le grain a été entreposé dans les élévateurs de Montréal et de Québec, et comment aurions-nous pu le transporter à Saint-Jean ou Halifax, quand nous n'en avions pas le pouvoir et quand nous manquions de wagons?

L'hon. M. GRAHAM: Comme on avait transporté 400,000 boisseaux à Halifax, il m'a semblé qu'on aurait pu remplir l'élévateur de cette ville. Il n'aurait fallu que 350,000 boisseaux de plus pour le remplir.

L'hon. M. REID: Le grain n'a pas été entreposé à cet endroit-là; il n'a fait que passer par l'élévateur.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y avait pas de navires à Halifax.

L'hon. M. REID: Oui, il y avait des navires, mais non pas en très grand nombre. J'affirme que l'Intercolonial était taxé à sa plus grande capacité et qu'il n'aurait pu transporter ces 8,000,000 de boisseaux. Permettez cependant au Gouvernement de se procurer de l'équipement pour les deux voies ferrées, et le grain sera ensuite transporté sur les voies fédérales aux élévateurs de Montréal et de Québec, puis aux ports océaniques. Il faut que le grain ait un certain débouché. Le Pacifique-Canadien était taxé à sa plus grande capacité à Saint-Jean, et comme il fallait expédier le grain en Angleterre, nous étions impuissants à l'empêcher de passer par les ports américains.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce que cet article de $1,500,000 est destiné à l'équipement du Transcontinental?

L'hon. M. REID: Non. J'ai ici un mémoire indiquant que les $1,500,000 se répartissent comme suit:

Remplissage des tréteaux en bois, $350,000; clôturage, etc., etc., $100,000; entreprise de régalage non réglées, $500,000; réserve de chemin et têtes de lignes, $500,000; équipement de chaudières et de stations génératrices, ateliers de Léonard, $50,000. Il y a, sur la voie juste à l'ouest de Superior-Junction (c'est-à-dire, les 10 milles de voie construits par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et subséquemment achetés par la commission du Transcontinental) trois tréteaux qu'il pourra être opportun de remplir l'été prochain. Ces tréteaux ont été construits en 1908 et il faut aujourd'hui soit les renouveler ou les remplir. Il existe, entre Graham et Winnipeg, d'autres tréteaux en bois, construits en 1907 et 1908, qu'il pourra être opportun de remplir, au moins en partie, l'été prochain. Il faut une somme considérable pour organiser l'équipement du remplissage des tréteaux, et lorsque cet équipement est organisé et fonctionne, il s'agit de savoir s'il n'est pas plus profitable d'achever immédiatement les travaux. Je suis d'avis que $360,000 suffiront pour exécuter ce genre de travaux entre Superior-Junction et Winnipeg pour la saison de 1916. Comme tous les tréteaux de la voie, à l'est de Superior-Junction, ont été construits plus récemment que ceux situés à l'ouest de cet endroit, il ne faudrait pas les remplir avant quelques années.

Il faudra effectuer un clôturage considérable entre l'embranchement Hervey et La Tuque, soit une distance de 50 milles, car la région se colonise. La même chose s'applique à la région située à l'est et à l'ouest de Cochrane, ainsi qu'à la région contiguë à la rivière Wabigoon, à l'ouest de Graham. Il se peut toutefois que le montant susmentionné ne soit pas dépensé, car cela dépendra en grande partie de la réalisation ou du défaut de la colonisation anticipée.

Les montants des entreprises de régalage non réglées se décomposent comme suit: compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, $1,500,000; réclamations des entrepreneurs non réglées, $203,000. Les sommes ci-dessus sont une affaire de règlement, et il est impossible de fixer

d'une manière déterminée le chiffre de ces montants.

Le règlement de beaucoup de litiges concernant les réserves de chemins à Québec et dans les environs a été soumis à la cour de l'échiquier. Dans les autres cas, on peut régler ces litiges sans avoir recours aux tribunaux. Je suis d'avis que $500,000 suffiront en vue du règlement qui sera effectué dans le cours de l'exercice.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre suppléant peut sans doute se rendre maintenant compte de ce qu'il a accompli. Il a lu des articles de construction détaillés, et ces articles révèlent que le remplissage des tréteaux, le clôturage, etc., n'ont pas été achevés. En vertu de premier contrat, le Grand-Tronc-Pacifique devait être clôturé. Le ministre fait un aveu complet au sujet de l'inachèvement de la voie ferrée. Nous pourrons cependant débattre ce point à l'article du Transcontinental. Le ministre peut-il indiquer la quantité de ces 8,000,000 boisseaux ont été expédiés à Montexpédiée aux élévateurs de Québec et de Montréal?

L'hon. M. REID: J'apprends que 6,250,000 de boisseaux ont été expédiés à Montréal et que 1,750,000 boisseaux ont été expédiés à Québec. Une partie du grain envoyée aux élévateurs de Montréal a été réexpédiée à Portland, mais nous ne connaîtrons pas la quantité exacte avant le printemps.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai toujours cru que les vapeurs étaient très heureux d'avoir du grain pour s'en servir en guise de ballast, et je sais qu'il y a quelques années, les navires à destination de New-York transportaient du grain aux seules fins de ballastage. Je serais porté à croire que les navires faisant escales dans nos ports canadiens en hiver seraient heureux de se procurer du grain afin de le placer dans leurs cales.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ils ont obtenu tout le grain qu'ils désiraient transporter.

L'hon. M. REID: La quantité d'approvisionnements de guerre qu'il fallait expédier était telle que tous les navires avaient des cargaisons de cette nature.

Les navires ont cependant obtenu tout le grain qu'ils désiraient afin de compléter leur cargaison, non pas à titre de ballast, mais à des prix très élevés. Les taux de ballast ont, pendant des années, été très faibles. Il va toutefois sans dire qu'en présence de la rareté de navires, il y avait une si grande congestion de marchandises

que les navires pouvaient se procurer presque tout le fret qu'ils désiraient.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement prend-il des mesures en vue de se procurer des navires?

L'hon. M. REID: La question d'obtenir des navires est du ressort du ministère des Chemins de fer.

C'est un problème qui relève du domaine du ministère du Commerce et de l'Industrie, et la prochaine fois que la Chambre sera appelée à étudier les crédits de ce département, le ministre sera peut-être en mesure de répondre à cette question.

M. SINCLAIR: Le ministre nous a fourni passablement de renseignements, mais il est encore un point autour duquel il n'a pas projeté beaucoup de lumière. Il a admis que la rareté du matériel roulant et sur l'Intercolonial et sur le Transcontinental, constitue une grave situation, et pour ma part, je sais qu'elle crée de l'anxiété chez les hommes d'affaires du pays. Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quelles mesures il a prises afin de procurer des wagons et des locomotives à ces deux chemins de fer?

L'hon. M. REID: Nous avons commandé un certain nombre de locomotives et de wagons, commandes qui sont en voie d'exécution. Il y a quelques temps, j'ai donné l'instruction de préparer des devis, et j'espère, d'ici à quelques jours, d'être en mesure de demander des soumissions pour la construction d'un grand nombre de wagons et de locomotives ainsi que de tout l'outillage qu'il faut pour l'exploitation de ces lignes. Afin de nous aider à faire face à ce manque de matériel roulant, nous avons acheté tout le matériel de l'un des entrepreneurs.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est cet entrepreneur?

L'hon. M. REID: La société O'Brien et McDougall. Nous avons acheté de cette société 25 locomotives, 400 wagons et quantité d'autre matériel ainsi que tout l'outillage qu'il faut pour construire et réparer une voie ferrée.

L'hon. M. GRAHAM: Mais ce matériel doit être passablement usé?

L'hon. M. REID: On m'informe qu'il est en bon état. Les 25 locomotives et les 400 wagons en question sont arrivés à propos. Nous espérons toutefois, que d'ici à quelques semaines, nous aurons adjugé des commandes pour toutes les locomotives

et tous les wagons dont la construction peut être faite au pays, d'ici à l'automne prochain.

L'hon. M. GRAHAM: Sont-ce des wagons en bois ou des wagons à armatures d'acier?

L'hon. M. REID: Nous avions l'intention de ne faire construire que des wagons en acier, mais nous avons formé le projet de faire construire dans l'intervalle disons 500 wagons en bois, vu que la construction de ces derniers wagons est bien plus rapide que les wagons en acier.

L'hon. M. GRAHAM: A armatures en acier?

L'hon. M. REID: Certainement. La raison de ce manque de matériel roulant que l'on a observé sur l'Intercolonial provient, selon que je l'ai expliqué cet après-midi, de ce que nous avons été forcés de prêter une certaine quantité du matériel de ce chemin de fer au Transcontinental.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre aurait-il quelque objection à déposer sur le bureau un relevé donnant la liste du matériel que l'on a acquis de O'Brien et McDougall, ainsi que les prix qui ont été payés?

L'hon. M. REID: Je ferai parvenir à mon honorable ami une copie du compte en détail à ce sujet.

M. SINCLAIR: J'espère que le ministre verra à ce qu'il ne se produise pas trop de délai relativement à la préparation des devis et à l'appel des soumissions, car la construction des wagons en acier exige passablement de temps. Chacun sait qu'il faut d'abord construire un wagon modèle, se procurer les matériaux d'avance, en un mot, cela prend des mois avant de mettre en marche une entreprise de cette nature, car à l'heure actuelle, quelques-unes des usines les plus considérables du pays sont occupées à exécuter des commandes de guerre. Je regrette que le ministre ait laissé s'écouler tout l'hiver sans avoir adjugé ces entreprises-là. S'il a réellement l'intention de faire construire du matériel qui puisse être utilisé au cours de la prochaine saison, il faudrait que les entreprises fussent adjugées, à l'heure actuelle, au lieu de se préparer à demander des soumissions.

L'hon. M. REID: J'ai fait des instances en ce sens-là auprès de ceux qui doivent préparer les devis, et j'ai l'assurance que d'ici à quelques jours, nous serons en mesure de demander des soumissions, de sorte que nous espérons que les premiers 500 wagons nous serons livrés dans le cours du mois de juillet.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que l'on construit des wagons à Moncton?

L'hon. M. REID: On n'y fait que des travaux de réparations.

L'hon. M. GRAHAM: On y construit quelques locomotives?

L'hon. M. REID: Assurément; mais nous avons adjugé des entreprises au dehors pour presque toutes les locomotives dont nous avons besoin. Tout de même, nous en construisons quelques-unes à Moncton.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que nous n'avons pas l'espace suffisant pour l'exécution de tous ces travaux, dans ces magnifiques ateliers qui sont très bien outillés et où nous avons toutes les machines les plus perfectionnées? A l'époque où l'on entreprit l'érection de ces ateliers, il fut bien entendu que l'on y construirait des wagons.

L'hon. M. REID: Selon que je l'ai déclaré, il y a une minute à peine, ces ateliers sont occupés jour et nuit à des travaux de réparations et ainsi de suite. Lorsque les ouvriers ne sont pas occupés à des travaux de cette nature, ils travaillent à la construction des wagons. On m'informe que les ateliers de Moncton, vu les nombreux travaux de réparation qu'on a dû y faire exécuter au cours de la dernière année, sont en pleine activité jour et nuit. Aucuns travaux ne sont en arrière; tout le travail que l'on peut y faire exécuter se fait à ces ateliers, à l'heure actuelle, mais cela exige le plein temps du personnel afin de maintenir le matériel en bon ordre.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le ministre est-il absolument certain que c'est la rareté des wagons qui a mis l'Intercolonial dans l'impossibilité de transporter tout le trafic? C'est un grand inconvénient pour la population du pays.

L'hon. M. REID: C'est là l'unique raison. Nous avons été obligé d'enlever une partie du matériel roulant de l'Intercolonial pour le placer sur le Transcontinental entre Winnipeg et Québec, car au début, nous n'avions pas un seul wagon en service sur le Transcontinental. Si nous n'avions été forcés d'avoir recours à cet expédient, nous nous serions trouvés en bien meilleure posture relativement au chemin de fer Intercolonial.

M. HUGHES (I. P.-E.): Quelques particuliers des Provinces maritimes qui sont

bien au courant de la situation, sont d'opinion qu'elle n'est pas entièrement le résultat de la rareté des wagons, mais qu'elle dépend jusqu'à un certain point de l'administration. Pour ne vous citer qu'un exemple à ce propos, un marchand de gros d'Halifax m'a informé, samedi dernier, qu'un wagon qui lui était consigné, a quitté Montréal le 8 avril, mais qu'il était impossible de le retracer le 23 avril.

L'hon. M. REID: La chose est facile à expliquer. Il s'est produit des cas sur l'Intercolonial tout comme sur les autres chemins de fer, où du trafic local a dû être placé sur une voie d'évitement ou dans les cours et gardé là pendant des jours afin de permettre l'expédition du trafic direct pour la guerre. Les munitions et les fournitures de guerre devaient avoir le droit de passage.

Mais la chose me vient justement à l'esprit: il y a une autre raison pour expliquer cette insuffisance de matériel roulant. L'honorable député qui représente une division électorale de l'Ile du Prince-Edouard, doit se souvenir qu'il s'est produit des difficultés parce que les marchandises ne pouvaient être expédiées à Terre-Neuve. Nous avions 300 wagons à Sydney, où ils furent détenus pendant des mois, parce que les navires à vapeur qui font le service entre Sydney et Terre-Neuve ne pouvaient transporter ces marchandises.

Nous dûmes mettre l'interdiction sur le trafic à destination de Terre-Neuve parce que les navires ne pouvaient le transporter.

Nous dûmes envoyer sur les lieux un navire du Gouvernement, le "Durley Chune", qui fit deux voyages à Terre-Neuve afin de soulager la situation. Nous avons également nolisé un autre navire à vapeur dans le même but. Or, pendant ce temps-là, des wagons chargés de marchandises étaient immobilisés à Sydney. Nous avons eu des wagons à marchandises de détenus à plusieurs autres endroits. Nous devons tous l'admettre, nous avons traversé une période exceptionnelle.

Un bon nombre de locomotives ont également été employées afin de conduire des convois militaires. Comme ces convois employés au transport des troupes sont très lourds il faut deux locomotives pour les traîner et l'honorable député sait quel est le nombre de soldats qui ont été transportés sur l'Intercolonial. Ces convois militaires ont naturellement pris la place du trafic. A part cela, nous avons dû prendre charge de l'exploitation du Transcontinental, et ca été une rude tâche que de faire face à toutes les exigences de la situation.

Je suis donc d'opinion que, dans les circonstances, l'administration de l'Intercolonial a fait tout ce qui dépendait d'elle afin de donner satisfaction au public.

M. HUGHES (I. P.-E.): Mais il s'agit ici du cas d'un wagon, qui a quitté Montréal, le 8 avril, en route pour Halifax et charger le wagon dès son arrivée à destitaire attendait avec impatience; il a pris des renseignements et il était prêt a décharger le wagon dès son arrivée à destination; cependant, il n'a pu même savoir à quel endroit il était immobilisé. Or, informé que, sur l'administration de M. Pottinger, les fonctionnaires locaux étaient en mesure de fournir les renseignements relativement à des incidents de cette nature, tandis que sous l'administration de M. Gutelius, tout se fait pour ainsi dire à Moncton. On affirme couramment que, si vous prenez la peine d'écrire à Moncton, vous êtes certain de ne pas même recevoir de réponse dans un délai raisonnable.

Je suis au courant de ce qui se passe dans l'île du Prince-Edouard.

Sous le régime de l'ancienne administration, le surintendant local avait passablement de responsabilité et il était en état de fournir des renseignements au public; mais à l'heure actuelle, toutes les affaires sont transférées à Moncton et quant à obtenir une réponse de Moncton, vous feriez tout aussi bien d'écrire en Chine. Une question est renvoyée d'un fonctionnaire à l'autre. Il est possible que l'administration actuelle soit meilleure que l'ancienne sous certains rapports dont nous ne pouvons nous rendre compte, mais elle est loin de donner le même satisfaction aux clients de l'Intercolonial. Le cas que je viens de citer est un de ceux que l'ancienne administration n'aurait jamais permis de voir rester en suspens. Je comprends très bien qu'un wagon puisse s'égarer sur une ligne de chemin de fer, mais assûrement il est possible de retrouver sa trace, à tout événement, on peut toujours répondre aux lettres que l'on reçoit à ce sujet. Un marchand de gros de Halifax m'a informé qu'il ne s'agit nullement d'un cas isolé, mais qu'au contraire des cas identiques se produisent très souvent.

On est d'opinion que l'administration de l'Intercolonial n'essaie nullement de donner à la population qui est échelonnée sur son parcours le service auquel elle est en droit de s'attendre.

L'hon. M. REID: Notre agent général du trafic des marchandises, M. Hayes, est

un fonctionnaire en lequel je repose la plus grande confiance, de sorte que je suis surpris d'apprendre qu'il existe une opinion de la nature de celle dont parle l'honorable député. Tout cela provient des difficultés auxquelles nous avons dû faire face au cours de l'hiver dernier. Mais il faut bien l'observer, l'Intercolonial n'est pas le seul chemin de fer sur lequel des retards se sont produits.

On a signalé à mon attention une plainte qui a été portée relativement à huit ou dix wagons qui ont été égarés pendant trois mois sur un vaste réseau et que l'on n'a pu retrouver. Nul doute que ces wagons ont dû être placés sur voie d'évitement quelque part et où d'autres wagons de marchandises se sont accumulés. Même, dans les circonstances normales, il arrive évidemment que des wagons s'égarent.

M'étant trouvé au fait du fonctionnement de l'Intercolonial cet hiver pour avoir eu à remplacer le ministre absent je crois qu'il n'a pas plus souffert de retards que les autres réseaux.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quelle que soit la raison des griefs formulés, il est certain qu'on trouve à redire, en général, à l'administration de ce chemin de fer, et que ce ne sont pas seulement les fonctionnaires et les employés qui s'en plaignent. Le ministre connaît sans doute le mécontentement qui règne chez ceux-ci depuis le changement survenu il y a quelques années à Moncton, il sait que cette administration est condamnée même par des journaux ministériels et surtout par un certain journal de Truro, dans le comté représenté par le whip en chef du parti conservateur (M. Stanfield). D'où provient ce malaise? Je ne le saurais dire au juste; Tout ce que nous savons, c'est que le personnel est peu nombreux, fort bien rémunéré et que les frais d'exploitation sont beaucoup plus élevés que du temps de M. Pottinger, l'ancien gérant. Ce n'est pas depuis l'hiver dernier, c'est depuis plusieurs années qu'on se plaint ainsi, et les fonctionnaires de Moncton paraissent indifférents aux exigences du commerce local; ils ont l'air de se prendre pour les maîtres de la création, de se considérer indépendants de toute loi et de prêter l'oreille à une plainte par bonté. Cette morgue froisse beaucoup la population établie le long de la ligne, dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes. Il est malheureux que la maladie ait empêché le ministre de donner à ce service l'attention qu'il eût tenu à y donner. Y a-t-il trop de nouveaux employés, trop de hiérarchie et trop d'ouvrage fait par manière d'acquit?

C'est ce que je ne saurais dire; mais toujours est-il que les administrateurs et le ministre lui-même sont jugés bien peu sympathiques au chemin de fer et à la population des Provinces maritimes.

Un autre grief, c'est le retard apporté au règlement des petites réclamations contre l'Intercolonial. Une réclamation adressée à Moncton et provenant de ce qu'une locomotive a estropié un cheval ou tué quelques moutons, provoque enquête sur enquête; on y est plus enveloppé de mystère qu'on ne l'était au département de la Milice avant la guerre. Après être souvent revenu à la charge pendant un temps infini, le réclamant réussira à obtenir une réponse; mais les délais se rattachent à cette cause en chancellerie dont parle Dickens —j'oublie le titre de la cause...

M. BURNHAM: Jarndyce et Jarndyce.

M. CHISHOLM (Antigonish): . . . ne sont rien comparativement aux retards apportés par l'Intercolonial au règlement de ces petites réclamations. L'honorable ministre devrait voir à ce que l'on fût plus diligent. Les demandeurs peuvent s'adresser aux tribunaux, mais l'honorable ministre sait bien qu'ils redoutent de plaider contre une institution puissante comme l'Intercolonial en recouvrement de sommes variant de $10 à $100. Il serait tout juste de régler ces questions promptement et sans s'arrêter à des subtilités, on perdrait moins de temps et d'argent de cette façon.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas entendu parler de griefs comme ceux que signale l'honorable député. Nous avons à Moncton un avocat qui s'occupe de ces réclamations, et il n'y a pas de raison pour que le règlement en soit retardé. Je vais soumettre à qui de droit les remarques de l'honorable député et voir à ce qu'il se produise le moins de retard possible à l'avenir.

M. HUGHES (I.P.-E.): L'on pense généralement que les fonctionnaires venant du Pacifique et surtout ceux qui sont empruntés à cette compagnie sont mal disposés à l'égard de l'Intercolonial. Je ne sais si c'est vrai, mais si c'est exact, c'est fort malheureux.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas que ce soit vrai.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y a lieu de le soupçonner. Depuis que la nouvelle administration est établie le système a été modifié. Du temps de M. David Pottinger, l'ancien gérant, qui touchait un traitement relativement faible, il y avait deux tarifs: un tarif d'hiver et un tarif d'été, tant par

rapport au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard qu'à l'Intercolonial, je crois.

Quand on a mis ce tarif de transport en vigueur, au printemps, tous les intéressés savaient ce que serait le tarif jusqu'à l'automne. Ce tarif est modifié très fréquemment et nul ne sait combien souvent il sera changé. J'ai parlé à des agents de station le long de la voie de ce chemin de fer et ils ne semblent pas parfaitement savoir ce qu'est le tarif. On a publié de nombreuses circulaires à propos de ces changements. On publiera une circulaire faisant allusion peut-être à la section 10 de la circulaire 82, paragraphe (9) ou à quelque chose de semblable à cela, et il faut qu'un homme lise presque tout le temps s'il veut se tenir au courant des modifications en question. Le résultat, c'est qu'un homme réclame fréquemment des prix trop élevés afin d'être certain de ne rien perdre. L'idée est que l'Intercolonial suit de bien près le chemin de fer du Pacifique-Canadien. A cette session du Parlement, un comité a étudié la question de l'introduction de l'établissement du commerce du poisson dans l'Ouest du Canada. On a demandé à M. Archibald, surintendant du service des wagons-buffets de l'Intercolonal, qui a comparu devant le comité, d'après quel principe on réclamait autant, dans les wagons-buffets, pour du poisson qui coûte 5 cents ou moins la livre que pour la dinde qui coûte de 20 à 25 cents la livre. Le réseau des chemins de fer de l'Etat pourrait devenir un bon agent d'annonces.

L'hon. M. REID: A-t-il expliqué la raison de cet état de choses?

M. HUGHES (I.P.-E.): Il a dit qu'il ne connaissait d'autre raison que celle qui voulait que l'Intercolonial copiât le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Il ne semble pas exister d'esprit d'initiative ou de responsabilité à propos de ce chemin de fer; le seul désir semble être d'imiter en tout le Pacifique-Canadien. Je comprends que sur les réseaux des chemins de fer des Etats du Sud, on fait une spécialité de mettre dans les wagons-buffets, des fruits qu'on peut acheter à prix modiques, cela, dans le but d'en faire connaître les régions fruitières. Sur le réseau Hill on fait une spécialité de certaines variétés de pommes de terre qu'on cultive dans l'Orégon et dans quelques Etats du littoral du Pacifique. Ce serait une excellente réclame pour notre poisson si le réseau des chemins de fer du Gouvernement inscrivait le poisson sur la carte du menu, à un prix aussi modique que possible. Il n'y a aucun doute que le service des wagons-buffets ne laisse pas à désirer, mais quelques hommes qui sont habitués à manger du poisson, prendront du poisson, s'ils peuvent obtenir de la dinde au même prix.

L'autre jour, je me rendais ici par l'Intercolonial et, à ma grande surprise, j'ai constaté qu'on pouvait obtenir de la dinde, même à cette saison de l'année, à un prix aussi abaissé que celui de l'aiglefin. J'ai pris de ce dernier que j'ai trouvé excellent. Nous dépensons de l'argent dans le but d'annoncer nos pêcheries et d'introduire cette industrie dans l'ouest du Canada; pourquoi l'Intercolonial ne le ferait-il pas, grâce au menu de ses wagons-buffet, pour le poisson du Canada? La seule raison qu'on allègue semble être que l'Intercolonial veut suivre l'exemple du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: Je crois que les huîtres de l'île du Prince-Edouard figurent sur le menu.

M. HUGHES (I.P.-E.): Non, car ce n'est pas la saison des huîtres.

L'hon. M. REID: J'entends durant la saison.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je suppose qu'on les indique au menu.

L'hon. M. REID: Elles sont bonnes aussi; ce sont les meilleures qu'on puisse trouver.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je le crois. Je vois ici un crédit pour construction primitive sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Il doit évidemment y avoir erreur d'impression. Si je comprends bien, les mots "construction primitive", ce crédit devrait assurément représenter $8,000 ou $18,000.

L'hon. M. REID: Non; c'est un crédit pour acquitter toutes les réclamations et qui s'explique ainsi; il s'agit d'un crédit à voter de nouveau et imputable sur le montant des sommes non dépensées du crédit de 1915-1916. En 1915-1916, nous avions un crédit de $800 qui reste le même.

Chaque année, il se produit des dommages aux terres et il y a des réclamations qui n'ont pas été produites vu qu'on n'a pas tenu compte, et, grâce à un crédit minime, nous pouvons facilement en arriver à une entente qui comporte une dépense peu élevée. On n'a rien dépensé de ce chef, l'année dernière, et il n'y a rien en vue, mais il vaut aussi bien avoir ce léger crédit dans le budget supplémentaire au cas où des réclamations surgiraient.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y a quelques années, le Gouvernement a construit un tronçon de voie ferrée s'étendant d'un endroit appelé Cardigan jusqu'à Montague et l'on avait l'intention de continuer ce chemin de fer et de le raccorder avec ce qu'on désigne sous le nom de division subsidiaire de Murray-Harbour. Jamais on a parachevé cette voie. L'intention était de la compléter, mais pour une raison ou pour une autre, elle n'a pas été parachevée. Aujourd'hui, la guerre se poursuit et je suppose que c'est là une nouvelle raison pour ne pas poursuivre les travaux commencés. La voie entre Cardigan et Montague a été parachevée par l'ancien gouvernement et l'on se proposait de la prolonger de façon à la relier à l'autre embranchement et à rendre le tout plus utile qu'il ne l'est maintenant.

L'hon. M. REID: Ces crédits ont été préparés par le ministre des Chemins de fer lui-même et il ne semble pas avoir prévu un crédit pour ce chemin de fer.

Je ne comprends pas la situation ou les conditions, mais il n'y a rien dans les estimations, et conséquemment il ne parait y avoir aucune intention de faire les travaux cette année.

M. HUGHES (I.P.-E.): Il y a un crédit de $1,000 pour études et inspection. Ce crédit est dans le budget depuis une année ou deux, mais on ne parait l'avoir utilisé.

L'hon. M. REID: On a fait l'année dernière des études de tracé sur l'île, et l'argent de ce crédit a été employé à réunir des données relatives aux ponts, profils, emplacements de la voie. Ils seront achevés cette année, et il est nécessaire de voter de nouveau le restant du crédit pour achever les plans et tracés.

M. HUGHES (I.P.-E.) Depuis deux ans le ministre des Chemins de fer me dit qu'il se propose de faire l'exploration d'une ligne proposée entre Bridgetown et la voie principale, avec raccordement à Saint-Pierre probablement, en traversant l'établissement appelé Strachcona, je crois; mais aucune exploration n'a été faite. Vous proposez-vous de faire quelque chose cette année?

L'hon. M. REID: Autant que possible nous n'entreprenons aucuns travaux nouveaux pendant la guerre. Il n'y a pas de crédit pour cette ligne.

M. HUGHES (I.P.-E.): Des études ont été faites, l'année dernière, n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Non; le seul objet était d'obtenir des données relatives aux ponts, profils, emplacement de la voie dans l'île.

M. HUGHES (I.P.-E.): Chaque fois que j'ai voyagé par là j'ai vu des équipes d'hommes employés à des travaux topographiques. Ils se disaient des ingénieurs et portaient des équerres d'arpenteurs et autres instruments. Je crois qu'il passaient de belles vacances. Ils m'ont paru être de jeunes collégiens; plusieurs travaillaient tête nue, les manches retroussées, de grandes bottes par dessus leur pantalon, et beaucoup de boue aux pieds. Une élection locale se préparait.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la raison sans doute.

M. HUGHES (I.P.-E.): On disait que ces études avaient pour but l'élargissement de la voie du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

L'hon. M. REID: C'était probablement cela.

M. HUGHES (I.P.-E.): Dans ce cas-là, est-ce l'intention du Gouvernement d'élargir la voie?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas de crédits pour cet objet.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est pourquoi j'ai trouvé étrange de voir faire des travaux d'études l'été dernier, si l'on n'avait pas l'intention de travailler au chemin de fer.

L'hon. M. REID: Il faut commencer par faire les études.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est possible, mais l'opinion générale était que l'élection en vue y était pour quelque chose.

L'hon. M. REID: Je ne le crois pas.

M. HUGHES (I.P.-E.): Il sera difficile d'enlever cette idée de l'esprit des gens de là-bas, particulièrement lorsque ces études ne sont suivies d'aucuns travaux. Si le budget eut contenu un crédit montrant que l'on allait donner suite à ces études, et que des travaux allaient être entrepris, j'aurais pu penser que tout était bien, mais je dois avouer que je suis un peu sceptique. Je crains qu'il faudra recommencer les études.

Une élection provinciale a eu lieu l'année dernière; il y avait aussi possibilité d'une élection fédérale, et l'on croyait peut-être que ces études topographiques pourraient servir pour les deux. C'est un moyen de dépenser l'argent et de donner des vacances profitables à des jeunes gens, qui sont fils ou parents d'amis des ministres; mais ce n'est pas un moyen recommandable, surtout lorsqu'il faut pratiquer l'économie. C'est justement mettre en pratique le conseil que

des amis du Gouvernement lui donnaient, il y a quelques sessions, d'y aller à grand train et de dépenser l'argent.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre se procurera-t-il des renseignements au sujet des bacs transbordeurs, etc., pour les donner au comité, lorsque les crédits reviendront en discussion? Il pourrait nous dire où en est rendu le projet, et l'on pourrait voter le crédit relatif à l'île du Prince-Edouard.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le ministre peut-il nous dire quand les bacs transbordeurs seront prêts à faire le service, ou quand les jetées seront prêtes?

L'hon. M. REID: J'en ai causé avec les fonctionnaires du ministère il y a quelques jours, et ils m'ont dit que le service sera inauguré cet automne.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'il ne vaudrait pas mieux que le ministre nous donne ce renseignement d'une façon définitive?

L'hon. M. REID: Je me procurerai le renseigement. Nous avons eu aujourd'hui une discussion très intéressante et très utile, de sorte que si la Chambre consent à laisser passer cet article, je suggérerais que nous levions la séance et que nous faisions rapport de nos travaux.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à onze heures moins dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mercredi, 26 avril 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

IMPRESSIONS ET ANNONCES.

M. SINCLAIR demande:

Quelle somme a été payée, au cours de l'année civile 1915, pour impressions et annonces, à chacun des journaux ou compagnies qui suivent: "The Halifax Herald", "The Evening Mail", "The Weekly Homestead", et la "Royal Printing and Lithographing Co.", tous de Halifax (N.-E.)?

[M. J. J. Hughes.]

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

1. Département des Douanes: "Halifax Herald", $14; "Evening Mail", $14; "Weekly Homestead", rien; "Royal Printing and Lithographing Co.", rien.

Département des Affaires extérieures: "Halifax Herald", $55.30; "Halifax Mail", $16.10; Royall Printing and Lithographing Co., $134.50.

Département des Affaires indiennes: "Halifax Herald", $32.60; "Evening Mail", $14.

Département de l'Intérieur: "Halifax Herald", $2,625.65; "Evening Mail", rien; "Weekly Homesteads", rien; Royal Printing and Lithographing Co.", rien.

Département des Postes: "Halifax Herald", $124.80; "Evening Mail", $156.50; "Weekly Homestead", $111.10; Royal Printing and Lithographing Co., rien.

Département de l'Imprimerie et de la Papeterie: "Halifax Herald", $7,582.48; "Evening Mail", rien; "Weekly Homestead", rien; Royal Printing and Lithographing Co., rien.

Département des Travaux publics: "Halifax Herald", $75.40; "Evening Mail", $75.40; "Weekly Homestead", rien; Royal Printing and Lithographing Co., rien.

Département des Chemins de fer et Canaux: "Halifax Herald", $7,646.35; "Evening Mail", $1,281.85; "Weekly Homestead", rien; Compagnie royale d'imprimerie et de lithographie, $3,269.06.

Ministère de la Marine: "Herald" d'Halifax, $347.70; "Evening Mail", $335.10; "Weekly Homestead", rien; Compagnie royale d'imprimerie et de lithographie, rien.

Ministère de la Milice: "Herald" Halifax, $183.78; "Evening Mail", $57.75; "Weekly Homestead", néant; compagnie Royale d'imprimerie et de lithographie, $356.00.

Ministère des Affaires navales: "Herald" d'Halifax, $569.88; "Evening Mail", $337.45; "Weekly Homestead", néant; compagnie Royale d'imprimerie et de lithographie, limited, $16.

M. SINCLAIR demande:

Au sujet de l'item de $3,705.52, inscrit à la page K-62 du rapport de l'auditeur général, volume I, comme ayant été payé au "Halifax Herald" pour impressions, etc., des soumissions ont-elles été demandées pour ces impressions?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur) Cette somme a servi à payer 102,000 brochures ayant pour titre "Nova Scotia", de 64 pages avec une couverture et une carte géographique en couleur sur deux pages insérées dans le texte. Cette brochure, sans la carte en couleur, a été imprimée en pre-

mier lieu en 1908 au prix de $55.20 le mille. Une réimpression étant nécessaire, on a demandé au "Herald" d'Halifax quel prix il exigerait pour ce travail, et son offre de $3,-487.50 ayant été jugée raisonnable, le journal a reçu la commande.

M. SINCLAIR demande:

1. Relativement à un item de $1,000, inscrit à la page K-62, volume I, du rapport de l'auditeur général, pour dix pages d'annonces dans "Evidences of Industrial Ascendency of Nova Scotia", à qui cette somme a-t-elle été payée?
2. Dans quel journal ou autre publication cette annonce a-t-elle paru?
3. Cette annonce a-t-elle été publiée plus d'une fois? Dans l'affirmative, combien de fois?
4. Si "Evidences of Industrial Ascendency of Nova Scotia" est le titre d'une brochure, qui l'a imprimée, combien de pages et combien d'exemplaires ont été imprimés, et quel a été le coût total de la préparation et de l'impression?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. A l'association canadienne des manufacturiers, Halifax (N.-E.).

2 et 3 Cette publication est une brochure.

4. (a) Imprimée par la compagnie impériale d'éditions, limitée, Halifax (N.-E.); (b) 84 pages et la couverture; (c) 50,000; (d) Le ministère de l'Intérieur a payé $1,000 pour dix pages d'annonces dans cette brochure, mais il ne connaît pas le coût total de celle-ci.

FONCTIONNAIRES DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. TURRIFF demande:

1. Combien y a-t-il, au ministère des Travaux publics, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur?
2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires?
3. Quel est le salaire de chacun d'eux?
4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a-t-il été employé dans ce ministère?
5. Tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont-ils subi l'examen? Dans l'affirmative, de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a-t-il eu lieu?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Sept.

2, 3, 4 et 5. S. Fortin; appointements, $2,400; du 4 sept. 1914; pas d'examen.

F. G. Smith; appointements, $1,800; du 17 novembre, 1914; pas d'examen.

A. E. Cross; appointements, $2,100; du 18 janvier 1905; pas d'examen.

Joseph Aubé; appointements, $1,000; du 15 mai 1911; certificat de la commission du service civil.

J. R. Tobin; appointements, $1,200; du 20 juin 1910; pas d'examen.

H. M. Davy; appointements, $2,300; du 21 mai 1905; pas d'examen.

W. J. Hickey; appointements, $1,060; du mois de décembre 1909; pas d'examen.

APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORT.

M. DEVLIN demande:

1. Est-ce qu'il y a un directeur des approvisionnements et du transport pour les troupes canadiennes en Angleterre? Dans l'affirmative, quel est son nom?
2. Quel est son pays d'origine?
3. Est-il sujet britannique? Si oui, est-ce par naissance ou par naturalisation?
4. Si c'est par naturalisation, quand a-t-il été naturalisé? Quel est son grade et quand a-t-il été nommé?
5. A quelle date a-t-il reçu de l'avancement?
6. Pourquoi a-t-il été nommé?
7. De combien d'officiers se compose le personnel sous ses ordres?
8. Quel est le nombre de commis aux écritures, de sténographes et de non-combattants employés sous ses ordres?
9. Quel était la force numérique des troupes au camp de Shorncliffe et dans les camps avoisinants durant les mois de juillet et d'août 1915?
10. Quel a été le nombre d'officiers et de soldats requis pour le service du transport des approvisionnements, etc., pour les troupes alors à Shorncliffe et dans les camps avoisinants?
11. Quel est la force numérique des troupes actuellement à Shorncliffe et dans les camps avoisinants?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre):

1. Oui, le colonel Alexander Duncan McRae.

2. Vancouver (C.-A.).

3. C'est un sujet britannique né à Glencoe (Ont.), le 17 novembre 1874.

4. Lieutenant-colonel honoraire du 6e régiment, le 11 septembre 1912; lieutenant-colonel du train des équipages, le 21 novembre 1914; lieutenant-colonel dans les forces expéditionnaires canadiennes, le 11 mai 1915; colonel dans les forces expéditionnaires canadiennes, le 1er novembre 1915.

5. Le 1er novembre 1915.

6. On avait jugé nécessaire d'avoir un tel officier, et le commandant de la circonscription militaire n° 10 recommanda le colonel A. D. McRae comme pouvant être le plus utile au service du ravitaillement et à celui du transport, à ce dernier notamment, vu qu'il est parfaitement au fait de tout ce qui s'y rattache et plus particulièrement de ce qui a trait aux chevaux, aux automobiles et aux camions automobiles.

7. De 24 officiers.

8. 68 commis, 12 sténographes et 1 employé civil (y compris 27 blessés qui ne peuvent s'occuper que de menus travaux).

9. 43,098, le 31 juillet 1915; 44,950, le 31 août 1915.

10. En juillet et août derniers, il ne s'est point donné d'instruction à la section de l'intendance militaire parce que son personnel et celui de l'intendance de la 2e division étaient occupés au ravitaillement et au transport. Ce personnel se composait, en tout, de 75 officiers et de 1,249 sous-officiers et soldats. On a, en outre, employé un grand nombre de civils au transport.

11. De 57,494, à la date du 20 avril 1916.

FOURNITURE D'EPICERIE DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. MACDONALD demande:

1. Quelles sont les personnes ou les maisons qui ont soumissionné la fourniture des articles d'épicerie demandés par le ministère de la Milice dans la Colombie-Anglaise?
2. Quel était le montant stipulé dans chaque soumission?
3. A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député a été prié de fournir d'autres détails et a promis de les donner par lettre. Jusqu'à présent, on n'a pas reçu cette lettre. Si quelque autre membre de la gauche veut bien lui rafraîchir la mémoire à ce sujet, nous répondrons à sa question. La façon dont elle est rédigée fait qu'il est impossible d'y répondre.

LE DOCTEUR N. P. FREEMAN.

M. MACDONALD demande:

1. Le docteur N. P. Freeman, du comté de Lunenburg, est-il employé par le ministère de la Milice en qualité d'examinateur médical ou à quelqu'autre titre?
2. A-t-il un grade dans la Milice?
3. A-t-il touché une solde du dit ministère pour services quelconques depuis août 1914? Dans l'affirmative, combien?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Oui.
2. Oui.
3. Oui; $525.80 à venir jusqu'au 31 janvier 1916.

LE PERSONNEL DE L'INTERCOLONIAL.

M. COPP demande:

1. Combien d'hommes ont été enlevés d'autres chemins de fer pour être employés sur l'Intercolonial entre le 1er février 1912 et le 31 décembre 1915?
2. Quels sont les noms de ces employés?
3. Quel salaire chacun d'eux reçoit-il?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux):

1. Trente-trois.

2. Bureau des ingénieurs: C.-B. Brown, $500 par mois; A.-T. McDonald, $110; F.-S. Wilkins, $100; G.-C. Lightner, $165; L.-H. Robinson, $150; A.-D.-W. Cuthbert, $90; James Pullar, $90; H.-T. Ruhl, $200; L. Brousseau, $140; T.-L. Landers, $125; G.-C. Perkins, $85; A.-H. Jones, $125; J.-E. Long, $225; Thos. Jas.-F. King, $100.

Service extérieur: J. K. McNeillie, $500 par mois; A.-C. Barker, $215; William-Charles Roberts, $125; Wm.-S. Bryne, $50.

Service de l'exploitation: C.-A. Haynes, $833.33 par mois; Eugène Lagassé, $105; Thomas Cree, $95; Harry Russière, 90.

Service mécanique: George-E. Smart, $300 par mois.

3. Répondu sous le n° 2.

AVANCES POUR LA FABRICATION D'OBUS OU DE FUSEES.

M. PARDEE demande:

Des avances ont-elles été faites par quelque ministère de l'Etat à des personnes ou maisons pour leur permettre de se livrer à la fabrication des obus ou des fusées? Dans l'affirmative, à quelles personnes ou maisons?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non.

LE REVEREND J. A. SPIDDEL.

M. KYTE demande:

1. Le révérend J. A. Spiddel, est-il officier recruteur pour le comté de King?
2. Quel grade a-t-il et quelle solde reçoit-il?
3. Quand a-t-il été nommé?
4. Quel montant total a-t-il reçu, y compris ses dépenses pour services comme officier recruteur?
5. Le ministère sait-il qu'il passe pour avoir consenti à se porter candidat conservateur dans le comté de King (N.-E.)?
6. Le Gouvernement a-t-il l'intention de continuer de se servir de M. Spiddel pour faire le recrutement?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Oui.
2. Pas de grade dans la milice. $3 par jour, du 9 novembre 1915 au 4 janvier 1916.
3. Le 9 novembre 1915.
4. $164.
5. Le ministère n'en sait rien.
6. Non.

AUMONIERS DE REGIMENTS.

M. LANCTOT demande:

1. Est-ce qu'il y a un aumônier catholique attaché au 25e régiment rendu au front?
2. Dans l'affirmative, quel est son nom et où demeurait-il?
3. Dans la négative, pourquoi n'a-t-on pas envoyé d'aumônier catholique avec ce régiment?
4. Les révérends J. McPherson et R. McGillivray ont-ils été rappelés de leur poste auprès du bataillon auquel ils étaient attachés? Dans l'affirmative, pourquoi?
5. Le 64e bataillon a-t-il quitté Halifax? Qui est l'aumônier catholique attaché à ce bataillon?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Non. Il n'y a pas d'aumônier régimentaire au front. Tous les aumôniers sont aumôniers de brigade sous les ordres des brigadiers. Il y a un aumônier catholique attaché à chaque brigade.

2 et 3. Répondu sous le n° 1.

4. L'abbé J. McPherson fut envoyé à la Méditerrannée. Il était alors le seul prêtre catholique à offrir ses services. L'abbé R. McGillivray ne fut jamais attaché à un bataillon, et aujourd'hui il est en France avec la 4e brigade d'infanterie.

5. a) Oui; b) capitaine honoraire et aumônier, P. McQuillan, abbé catholique attaché au 64e bataillon, corps expéditionnaire canadien.

M. LANCTOT demande:

1. Y a-t-il eu du désordre dans le 64e bataillon lors de l'embarquement pour le service outremer? Dans l'affirmative, quelle en a été la cause?
2. Le 85e bataillon a-t-il été appelé pour prêter main-forte aux autorités? Dans l'affirmative, pourquoi?
3. Y a-t-il actuellement un chapelain catholique attaché au 185e bataillon à Braughton?
4. Combien y a-t-il de catholiques dans le 185e bataillon?
5. Combien y a-t-il d'officiers catholiques dans les 85e et 185e bataillons, respectivement?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. et 2. Il y eut certains désordres entre les soldats du 64e bataillon et la police militaire de la garnison, le soir de l'embarquement; on appela un piquet du 85e bataillon, mais tout était rentré dans l'ordre avant son arrivée. Quelques-uns des soldats au moment de l'embarquement se trouvaient en état d'ébriété, mais il ne s'est rien produit de grave.

3. Non, et aucun aumônier d'autre confession.

4. Nous n'avons là-dessus aucun renseignement. Nous avons par télégraphe fait demander les listes d'enrôlement.

5. Aucun renseignement.

ACHAT DE PIERRE D'ERNEST DEMPSEY.

M. BOYER demande:

1. Quelle quantité de tonnes de pierre le département des Chemins de fer et des Canaux a-t-il achetée à différentes époques d'un nommé Ernest Dempsey?
2. Quel prix a-t-il payé la tonne?
3. A quoi cette pierre a-t-elle été employée?
4. A quelle date et en quelle année cette pierre a-t-elle été achetée?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux):

1. 2,325.86.

2. 5 cents la tonne furent payés à M. Dempsey, et le département lui-même se chargea du chargement et du transport, au prix de $1.72 la tonne, soit tout calculée, $1.77 la tonne, que le département eut à payer.

3. A construire des revêtements le long de la rive nord du lac Saint-François, entre le débarcadère du Coteau et Saint-Zotique.

4. Du 1er au 28 mars 1913; du 2 au 28 février 1914, et du 3 au 25 mars 1916.

SALLE D'EXERCICE A SHERBROOKE.

M. McCREA demande:

1. Les personnes dont les noms suivent, ou quelqu'une d'entre elles ont-elles été employées comme fonctionnaires pour garder la salle d'exercice militaire et l'arsenal du 54e régiment à Sherbrooke, savoir: Alexander Goulet, Joseph Morin, David Lamontagne, Théophile Noël, Alfred Vadeboncœur, Adélard Boucard, Cléomène Joffroy et Joseph Côté?
2. S'il en est ainsi, pendant combien de temps chacune d'elles a-t-elle été employée pour cette fin?
3. Quelle solde quotidienne chacune d'elles a-t-elle reçue à ce titre?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nos registres contiennent les noms suivants d'hommes faisant ce service: Joseph Morin, David Lamontagne, Théophile Noël, Alfred Vadeboncœur, Cléomène Joffroy, Joseph Côté. Aucune mention d'Alexandre Goulet et d'Adélard Bouffard.

2. Joseph Morin, du 1er mai 1915, au 30 juin 1915, 61 jours, $112.85; David Lamontagne, du 16 novembre 1914, au 31 juillet 1915, 258 jours, $477.30; Théophile Noël, du 11 août 1914, au 30 septembre 1915, 385 jours, $714.10; Alfred Vadeboncœur, du 16 novembre 1914, au 31 décembre 1914, 46 jours, $85.10; Cléomène Joffroy, du 1er août 1915, au 30 septembre 1915, 61 jours, $112.85; Joseph Côté, du 1er au 31 août 1915, 31 jours, $57.35.

3. Le département de la Milice leur payait $1, avec une indemnité de campagne de 10 cents et 75 cents de rations.

ALLOCATION D'ABSENCE AUX OFFICIERS CELIBATAIRES.

M. TURRIFF demande:

1. Les parents des officiers célibataires, en activité de service en Canada reçoivent-ils invariablement l'allocation d'absence?
2. Dans l'affirmative, quel est le degré de parenté nécessaire pour donner droit à l'allocation d'absence?
3. Quel est le tarif des allocations d'absence?
4. Quels sont les officiers de la classe susindiquée dont les parents reçoivent l'allocation d'absence?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Quelques-uns seulement.

2. Quand l'officier est le seul soutien de sa mère, et que cette dernière est veuve.

3. Cela dépend de son grade dans les forces expéditionnaires canadiennes.

4. Tout célibataire dont la mère est veuve et qui en est le seul soutien.

ACHAT DE COMBUSTIBLE DE M. ZEPHIRIN MARCHAND.

L'hon. M. BUREAU demande:

1. Quelle quantité de bois de chauffage le ministre de la Milice a-t-il achetée de M. Zéphirin Marchand, de Trois-Rivières, en 1915, et quel prix a été payé pour ce combustible?

2. Quelle quantité de charbon le ministre de la Milice a-t-il achetée de M. Zéphirin Marchand, de Trois-Rivières, en 1915, et quel prix a été payé pour ce combustible?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre):

1 et 2. On a invité la concurrence publique pour l'approvisionnement du bois et du charbon requis par le ministère de la Milice, à Trois-Rivières, et l'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, M. Zéphirin Marchand, aux prix suivants:

Camp monténégrin, Trois-Rivières: 75 cordes de bois mou, à $2.90 la corde, 199 cordes de bois dur, à $3.90 la corde.

86e régiment, Trois-Rivières: 21 cordes de bois mou, à $4 la corde, 60 tonnes de charbon à foyer à $7 la tonne.

PRETENDUE OMISSION DU HANSARD.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, il y a quelques jours, j'ai appelé votre attention sur le rapport officiel d'un discours prononcé, en cette Chambre, par le ministre de la Milice. J'ai compris qu'on allait référer la question au comité des Débats. A nouveau, j'appelle votre attention sur ce point.

M. l'ORATEUR: On a donné des ordres pour réunir en séance le comité des Débats, demain.

PUNITIONS INFLIGEES AUX SIMPLES SOLDATS.

M. E. W. KNOWLES (Moosejaw): Le très honorable premier ministre a laissé entendre, hier, que je devrais fournir tous les renseignements que je pourrais posséder relativement à une affaire sur laquelle j'appelais alors l'attention de la Chambre—l'allégation qu'on avait infligé à certains soldats cantonnés à Moosejaw un châtiment dont la nature ressemblait plus ou moins à celle de la torture. J'ai une dépêche qui me fournit d'autres renseignements à ce sujet, les noms de quelques-uns des soldats qui auraient subi cette punition et d'autres choses de moindre importance, comme suit:

Anderson, âge, 20 ans; offense: absence du service vers le 1er avril; après 70 minutes de l'exécution de la première partie de la sentence, il s'est évanoui; Graham, âge, 19 ans; offense: insubordination, vers le 8 avril; punition: bras suspendus tout comme Anderson; a une mère invalide, à Régina, qui compte sur lui pour sa subsistance; O'Brien, un jeune homme, a négligé d'exécuter des ordres vers le 8 avril; même punition. Celle-ci devait, supposait-on, se répéter durant deux heures, par jour durant plusieurs jours, mais le mécontentement dans les rangs et des bruits venus du dehors ont arrêté l'exécution de la sentence.

Je donne ce renseignement comme l'a demandé le premier ministre et cela me confirme dans ma conviction personnelle que des punitions barbares qui ressemblent réellement à la torture, sont infligées aux soldats casernés à Moosejaw. Je demande au premier ministre s'il peut maintenant nous fournir quelque renseignement au sujet de l'enquête qu'il a eu l'obligeance de promettre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Une heure ne s'était pas encore écoulée après que l'honorable député de Moosejaw eut appelé mon attention sur cette affaire, que je demandais au sous-ministre de la Milice d'obtenir des renseignements par télégraphe. Il ne m'a pas encore communiqué les renseignements demandés. Je ne connaissais pas alors les noms des soldats qui auraient été ainsi punis, prétendait-on. Si l'honorable député veut m'envoyer la dépêche télégraphique qu'il vient de lire, je la communiquerai immédiatement au sous-ministre de la Milice comme fournissant des renseignements supplémentaires qui peuvent le mettre en état de poursuivre l'enquête qu'il a déjà reçu instruction de faire.

M. KNOWLES: Je serai heureux d'adresser au premier ministre la partie de la dépêche télégraphique que j'ai lue et même la dépêche toute entière. Afin qu'il n'existe pas de malentendu, je ne veux pas qu'on interprète mes paroles comme indiquant que ces soldats ont été suspendus par les bras en supportant tous le poids du corps. J'affirmerais la même chose si ces soldats avaient été tenus les bras en l'air jusqu'à évanouissement. Je soulève cette question et je proteste sans m'occuper de savoir si l'on a laissé ces soldats ainsi suspendus avec tout le poids de leur corps. Dans l'un ou l'autre cas, si le rapport est exact au point de vue des faits, je proteste contre cette punition que je tiens pour inhumaine et barbare.

M. SINCLAIR: Les journaux de la Nouvelle-Ecosse publient les comptes rendus d'une punition semblable, à Trenton, dans cette province. J'ignore s'il s'agit ou

non, dans ce cas, de la punition imposée ordinairement aux soldats qui se trouvent dans le cas de ceux dont il est question maintenant, mais l'indignation est à ce point grande, dans cette ville, que, d'après les rapports des journaux, après avoir eu recours à cette punition, les officiers n'ont plus recommencé et qu'ils ont fini par remettre en liberté les soldats accusés.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député peut-il m'indiquer le numéro du régiment et le nom du soldat qui a été puni?

M. SINCLAIR: Non, je ne puis faire cela. Le fait s'est passé à Trenton (N.-E.). La nouvelle est publiée dans l'"Eastern Chronicle" qui se trouve dans la salle de lecture.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami connaît-il le numéro du régiment?

M. SINCLAIR: Je puis m'en informer, et je le laisserai savoir à l'honorable premier ministre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si mon honorable ami veut bien me dire dans quel numéro de l'"Eastern Chronicle" a paru l'article en question, j'en aviserai le sous-ministre de la Milice, et je ferai faire une enquête.

M. SINCLAIR: Je le ferai.

IMPRESSION DES LISTES ELECTORALES.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Plusieurs candidats dans les prochaines élections provinciales de Québec m'ont demandé s'il ne leur serait pas possible d'obtenir des listes électorales imprimées. Quelques-uns disent que les listes sont imprimées, d'autres disent qu'elles ne le sont pas. L'autre jour, je me suis informé au sujet de la liste électorale du comté de Rouville, et le secrétaire d'Etat a été assez bon de m'en envoyer une écrite au clavigraphe, ce dont je le remercie beaucoup. L'honorable ministre voudra-t-il nous dire s'il est possible d'avoir les listes imprimées.

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat): La plupart des listes sont prêtes à l'heure actuelle.

L'hon. M. LEMIEUX: Imprimées?

L'hon. M. BLONDIN: Ecrites au clavigraphe, pour l'usage des membres de la Chambre des communes. Celles qui ne sont pas encore prêtes le seront dans quelques jours.

SERVICE CAMPBELLTON—GASPE.

L'hon. CHARLES MARCIL (Bonaventure): Est-ce que l'honorable ministre du Commerce pourrait aujourd'hui me donner une réponse à la question que je lui ai posée hier au sujet du service entre Campbellton et Gaspé?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): J'ai pu me procurer un vaisseau qui fera des voyages hebdomadaires entre Campbellton et Gaspé et entre Campbellton et Paspébiac, c'est-à-dire un voyage par semaine à Gaspé et un voyage par semaine à Paspébiac.

L'hon. M. MARCIL: Quel est le nom du vaisseau.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Le "Elaine".

L'hon. M. MARCIL: Quel est son tonnage et quelle subvention lui paie-t-on?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne puis donner le chiffre exact du tonnage, mais je puis dire qu'il est suffisant pour trois ou quatre fois le trafic qui s'est fait sur ce service depuis trois ou quatre ans.

TRANSPORTS ET TARIFS.

Sur la motion tendant au passage à la discussion des subsides:

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Avant que la Chambre se forme en comité des subsides je veux, comme je l'ai annoncé, donner quelques explications au sujet de la question des transports maritimes, réglementation des tarifs et autres choses qui ont été discutées l'autre jour lors de l'étude de mes crédits en comité.

Dans les observations que je me propose de faire, je m'efforcerai d'examiner sous toutes leurs faces les questions compliquées et épineuses qui ont surgi surtout des conditions qui résultent de la guerre. J'apporterai dans cette discussion le peu de connaissance que je possède, dans l'espoir d'intéresser la Chambre et de provoquer des idées et des opinions qui tendront à expliquer, sinon à faire disparaître les difficultés qui nous entourent.

Dans les débats antérieurs sur ces questions, les honorables membres de la gauche ont voulu tenir le Gouvernement responsable de plusieurs choses. On l'a surtout accusé d'être responsable de l'augmentation des tarifs transatlantiques, de la rareté des transports, et d'une négligence complète de ses devoirs au sujet de ces deux questions.

Bien que la plupart des membres de cette Chambre connaissent déjà parfaitement tout ce que je vais leur dire, cet après-midi, et puissent n'y voir qu'une répétition de choses déjà connues, je suis convaincu qu'elles ne le sont pas dans le peuple en général. La majorité de la population ne comprend pas aisément toutes ces questions de tarifs et de réglementation de tarifs de transports transatlantiques, et il est possible, vu les accusations d'inertie portées contre le gouvernement, les gens peuvent facilement être portés à croire que les choses se passeraient autrement, si le Gouvernement faisait plus d'efforts ou comprenait mieux ce qu'il faudrait faire pour remédier à la situation. Une grande partie de ce que je vais dire sera sans doute de l'histoire ancienne pour un grand nombre de mes honorables collègues, mais je ne m'adresse pas tant aux membres de cette Chambre qu'au public du dehors, dans l'espoir de répandre un peu plus de lumière sur ces questions en général.

Toute la difficulté vient de ce que les navires sont rares. C'est à cela qu'est due la hausse des prix, et cette hausse est devenue plus prononcée à mesure que les navires se sont faits plus rares. Cette rareté des navires et cette hausse des prix ont un effet sur le transport outre-mer de nos produits. Comment donc est survenue cette diminution du nombre des navires, diminution d'où, comme je l'ai dit, vient toute la dilculté. Disons d'abord que la marine marchande s'est trouvée, par suite de la guerre, dans une déplorable confusion. Celle des puissances teutoniques a été absolument balayée de la surface des mers. Une part considérable de cette marine a été retenue dans les ports de chacune de ces puissances, ceux de l'Allemagne surtout et de l'Autriche; pour une part en outre, elle a été internée dans les ports neutres où elle se trouvait au moment de la déclaration de guerre, ou encore dans ceux où elle a cherché un refuge peu après le commencement des hostilités pour éviter d'être prise. Ces deux causes jointes ensemble expliquent la disparition d'une très grande partie des bâtiments de transport du monde entier, bâtiments devenus par ce fait sans utilité aucune pour le transport des marchandises. A ceux-là, il faut ajouter les navires ennemis que la guerre a détruits, qui ont été coulés ou se sont perdus de différentes manières. Tout ceci est venu ajouter à la pénurie des vaisseaux marchands des puissances ennemies. Si vous tenez compte de ces diverses circonstances, vous y trouvez une des raisons pour lesquelles la rareté des navires marchands s'est fait sentir dans le monde entier, puisque ceux des nations teutoniques allaient partout et ne se limitaient pas à une ou deux routes. L'Allemagne, depuis quinze ou vingt ans, avait si bien exploité ces routes que ses lignes de communication s'étendaient à toutes les parties du monde.

Une autre cause de cette rarete des navires marchands, c'est la tâche à laquelle il a fallu que les Etats alliés, de même que les pays neutres, employassent leur marine marchande en vue de soutenir les opérations de la guerre. On a fait servir au transport des troupes et des munitions des navires de toutes sortes, tant ceux de la marine marchande que ceux de la marine de guerre; beaucoup ont eu à prendre soin de ce mouvement incessant de marchandises de guerre entre la Grande-Bretagne et la France et beaucoup aussi ont eu à poursuivre ces lointaines opérations que font dans toutes les parties du monde les Anglais et leurs alliés.

Ces opérations ont été conduites sur une vaste échelle dans la Méditerranée, dans l'extrême Orient et dans l'Afrique du Sud, où elles ont nécessité l'emploi d'un très grand nombre de navires de commerce. A mesure que la guerre s'est étendue, à mesure qu'elle a augmenté d'intensité et que s'est accru le nombre de ceux qui venaient y prendre part, pour la défense surtout de l'empire britannique, le service de transport naval est devenu inférieur à l'accroissement des opérations et le réquisitionnement de navires anglais s'est fait de plus en plus considérable de mois en mois et d'année en année. Il y a eu à faire venir de contrées lointaines, pour les transporter sur les champs de bataille, troupes et provisions. Parmi ces contrées se trouvent comprises la Nouvelle-Zélande, l'Australie, l'Afrique du Sud, et autres possessions de la Grande-Bretagne dans le monde entier. Par suite de la longueur des voyages, la demande de navires marchands se trouve être beaucoup plus considrable que dans les cas où le transport de troupes et de provisions n'est que pour une faible distance. A moins de se livrer à des recherches actuelles, personne ne peut se rendre compte de la quantité de navires qu'il a fallu employer à cette tâche. Ce n'est pas seulement les munitions de guerre qu'il y avait à transporter des pays lointains, des Etats-Unis dans une très large mesure; mais on a dû pareillement pourvoir au transport de quantités immenses de provisions de toutes sortes et d'un grand nombre de chevaux et mulets. Il faut ne pas oublier que la Grande-Bretagne a dû non

[Sir George Foster.]

seulement fournir à ses propres besoins, mais encore procurer à la France, à l'Italie, à tous ses alliés, les bâtiments qu'on lui demandait. Lors donc que nous nous sentons presque disposés parfois à blâmer la Grande-Bretagne de mettre en réquisition des navires engagés dans les opérations du commerce, il convient de tenir compte, non seulement des vastes besoins de l'Angleterre pour ses fins propres, mais aussi pour les frais de guerre de ses alliés, à qui elle est tenue de fournir dans une très large mesure les vaisseaux qui leur sont nécessaires.

Il faut ne pas oublier non plus que, depuis le commencement des hostilités, depuis quelque temps surtout, nombre de navires ont été détruits par l'adversaire. Il y aurait de quoi étonner les membres de cette Chambre s'ils devaient faire le total des navires détruits par les mines depuis deux ans que la guerre dure et par les sous-marins des puissances ennemies ces temps derniers. A tous les accidents, à toutes les pertes que la mer communément occasionne viennent s'ajouter ces choses dont je parle et qui ont lourdement mis à contribution les navires de commerce, non seulement de la Grande-Bretagne, mais aussi des pays neutres.

D'une manière coïncidente avec la destruction et l'internement des navires, il s'est effectué en Grande-Bretagne et dans les pays alliés une certaine quantité de constructions de vaisseaux. On pourrait affirmer sans exégération que les vaisseaux construits pour les besoins du commerce, depuis les débuts des hostilités, a suffi pour compenser la destruction de navires causée par les mines, par les sous-marins, par les accidents de mer, et il y aurait peut-être même eu un léger excédent, jusqu'à une période assez récente. La vérité est que, pour le moment, les nouveaux navires construits de mois en mois pourront à peine remplacer les navires détruits par les opérations de guerre.

Outre la destruction de vaisseaux, la demande existant pour le transport des produits a été peut-être sans précédent dans l'histoire du monde. Les récoltes mondiales ont été des plus abondantes; il y a eu une énorme production de munitions de guerre, et, par conséquent, la demande de navires pour le transport outre-mer de ces produits de la paix et des besoins de la guerre est la plus énorme dont l'histoire fasse mention. Cette incroyable demande, coïncidant avec la rareté que j'ai mentionnée, ne pouvait aboutir qu'à un seul résultat: l'important relèvement des prix de transport. Cette majoration des tarifs a été en proportion directe de la demande de service et de l'impuissance d'obtenir des moyens de transport.

On se ferait une idée incomplète de la situation, si l'on ne tenait compte, non seulement de cette disette de navires et de cette destruction de vaisseaux, mais encore de la diminution de la valeur de la marine marchande, chose importante à retenir ici. Ainsi, l'encombrement et la confusion résultant de cette situation dans les grands ports mondiaux a réduit la valeur de cette marine, parfois de moitié. Durant les premiers mois de la guerre, il existait dans le port du Havre un tel encombrement, une telle confusion que les navires y faisant escale qui, dans le cours ordinaire du trafic, auraient pu y entrer, faire leur déchargement et en sortir en deux semaines ou en quatre semaines tout au plus, ont dû subir plusieurs mois de retard, avant de pouvoir même obtenir un poste d'amarrage à quai. Pareille congestion de transport a eu lieu dans les ports de la Grande-Bretagne et de l'Italie, comme dans ceux de France; or, cette congestion, et le chômage qui en est résulté pour les navires ainsi empêchés de naviguer sur les mers, ont réduit la valeur de la marine marchande et c'est là un élément qui tient une large place dans l'intelligence et la solution du problème. Aujourd'hui, cette diminution de valeur n'est pas aussi prononcée qu'elle l'était; mais c'est là tout de même un élément important en pareille matière.

Voici un transport chargé de troupes, de munitions de guerre, qui est envoyé à une base fort éloignée. Il échappe à la direction, non seulement du département Naval, mais encore du ministère du Commerce. Il se trouve au service de l'armée dans un port lointain où on le fait stationner, pour être utilisé selon les besoins de l'armée, dans ce port et à cette époque. Le décharger est chose impossible et il demeure chargé. Ou bien on peut faire le déchargement de partie de sa cargaison, tandis que l'autre partie reste à bord, parce que la célérité ne cadre pas avec les besoins militaires et de l'armée à ce moment, et c'est là ce qui prime tout à ce port. Si je mentionne le fait, c'est afin de bien mettre en lumière la raison qui, en outre de toutes les autres causes importantes de la rareté des navires, a accentué cette situation et l'accentue encore aujourd'hui. En présence de ces considérations, affirmer qu'un gouvernement ou une société, est responsable du relèvement des prix de transport, c'est

formuler une proposition qu'on ne saurait prouver et qui est déraisonnable.

La majoration des tarifs, je le répète, a progressé en proportion de la rareté des navires, rareté résultant des causes que j'ai mentionnées. Jusqu'au moment où la guerre éclata, les navires faisaient le transport du blé, de Montréal à Liverpool, non pas à titre de lest ou chose de ce genre, mais sur un pied commercial, moyennant 6, 7 et 8 cents le boisseau. Les marchés qui donnent un bénéfice de 35 shillings rapportent maintenant 300. Aujourd'hui, le prix de transport du blé de nos ports de l'Atlantique à Liverpool, oscille entre 40 et 45 cents le boisseau. A n'envisager que la forte divergence de ces prix, il est tout naturel de dire que ce sont là des tarifs exorbitants, tout à fait intolérables et qu'il faudrait mettre au rancart. Mais comment pourrait-on y remédier? Il existe une demande mondiale de navires; il y a des cargaisons qui attendent ces vaisseaux dans tous les ports d'escale et en pareilles circonstances il est impossible de réglementer les prix de transport des marchandises. Ces tarifs ne sauraient être déterminés que par la demande de transports mesurée par la capacité du navire à répondre à la demande. Le Canada n'a pas plus souffert que les autres pays à cet égard; en réalité, il a peut-être moins souffert qu'eux. Pareil relèvement des tarifs a eu lieu dans tous les pays. Si l'on compare les tarifs, on constate que le Canada, à cet égard, est en aussi favorable posture, sinon en meilleure situation que tout autre pays.

A propos de la maîtrise des tarifs de fret, vous pouvez avoir la haute main sur le réseau des transports intérieurs, les chemins de fer par exemple, parce que l'organisation est établie dans votre territoire et sous votre juridiction. Mais sur l'océan, il n'y a pas de système établi. Un navire trouve des ports et des bassins dans tous les coins du globe. Un bâtiment irrégulier ou tout autre bateau n'a pas besoin de terminus; il trouve une voie ouverte sur n'importe quelle mer où il veut voyager, il est parfaitement libre de parcourir le monde entier et il peut trouver facilement du chargement et des avantages de port dans une partie quelconque de la terre où il y a des marchandises à transporter. Au point de vue international il est impossible, à moins d'entente entre les nations, d'obtenir le contrôle des tarifs et malgré les efforts qui ont été faits par les Etats-Unis, l'Angleterre et d'autres pays, jusqu'à présent, on n'a pas trouvé de moyen d'exercer un contrôle effectif sur ces tarifs maritimes.

[Sir George Foster.]

Mais, dira-t-on, le Canada devrait les contrôler surtout au sujet du service subventionné. Le Canada peut dire que tout navire partant d'un de ses ports n'exigera pas plus d'une certaine somme pour transporter un boisseau de blé à Liverpool ou dans un autre port. Le Canada peut dire cela s'il le veut, mais qu'arrivera-t-il? Le navire à qui l'on impose cette obligation à Montréal, Saint-Jean ou Halifax, de n'exiger qu'un certain tarif pour le transport d'un boisseau de blé, dira simplement: "Très bien, alors je ne transporterai pas de blé; j'irai simplement à Portland, ou à Boston, ou à New-York, ou à Baltimore, ou dans l'Argentine, ou dans l'Australie ou dans la Nouvelle-Zélande et je n'y serai soumis à aucune restriction de ce genre." Cela, en supposant que le navire ne soit pas subventionné. Il est absolument impossible de dire quels seront les tarifs pour les navires de ce genre qui partent d'un port du Canada pour la raison que rien n'oblige ces navires à trafiquer avec des ports canadiens. Si le Canada était un pays avec des facilités invitant au transport, qui serait connu comme ayant des facilités telles qu'on ne pourrait pas en obtenir de semblables dans aucun port du monde, alors le Canada pourrait imposer une condition de ce genre et faire des lois pour la mettre en vigueur. Mais il n'en est pas ainsi et une tentative pour imposer une semblable obligation n'aurait pour effet que d'éloigner les bâtiments qui sans cela viendraient.

Mais vous dites que vous devez être à même de contrôler les tarifs des navires subventionnés. Dans les contrats que nous faisons avec tous les navires que nous subventionnons au Canada il existe une clause qui exige l'approbation des tarifs par le ministère, mais comme les conditions mondiales sont entièrement changées et que les tarifs ont été augmentés dans le monde entier, à savoir de 8 cents à 45 cents pour un boisseau de blé et même jusqu'à 70, à 75, à 80 cents, qu'arriverait-il même avec les navires subventionnés si nous voulions les obliger à se maintenir dans les limites imposées ou même à se conformer au tarif général universel? Ce serait plus avantageux pour eux d'abandonner le service subventionné du Canada et d'aller dans des ports où ils ne seraient soumis à aucune condition, pour y transporter du fret au prix courant de façon à gagner plus d'argent. Jusqu'à un certain point nous avons maintenu les prix des navires subventionnés dans de justes limites et aujourd'hui, sur presque toutes les li-

gnes subventionnées, les tarifs de fret sont inférieurs à ceux des lignes non subventionnées. Mais le contrôle que vous pourrez obtenir même dans ce cas, doit être modéré, délicat et mesuré en quelque sorte, par les conditions générales de transport dans le monde entier et particulièrement les conditions qui se produisent par suite de la rareté de navires.

Ce que j'ai dit contribue à exposer d'une façon raisonnable, je crois, la question devant la Chambre et le pays et l'on doit se demander si oui ou non dans ces conditions, le gouvernement au pouvoir a été relâché ou négligeant ou incapable, parce qu'il n'a pas réduit les tarifs ou empêché qu'ils ne s'élevassent. Comment le Gouvernement aurait-il pu s'y prendre? On nous a dit que le Gouvernement aurait pu fournir des navires. Si nous prenons en considération le fait que la marine marchande anglaise comprend environ quatre mille navires et que la marine commerciale des neutres augmenterait encore de beaucoup le nombre de ces navires—c'est ce chiffre énorme de navires marchands fusionnés qui assurent les transports du monde—en présence de ces conditions, quel effet appréciable aurait sur le transport en général, l'affrètement d'un demi-douzaine ou d'une douzaine de navires de capacité moyenne, et quel effet appréciable cela produirait-il pour soulager la situation au Canada? Souvenons-nous que si le gouvernement du Canada affrétait ou achetait des navires de transports dans le monde, ce serait seulement un transfert d'un propriétaire à un autre.

Voyons un peu ce qui se produit du moment que l'Etat affrète disons deux, trois ou quatre navires. Il est nécessaire dans ce cas-là que l'Etat adopte quelque méthode afin que ces vaisseaux soient mis en service. Si ces navires sont exploités par les propriétaires et que nous leur payons le prix du fret, ils tombent sous le contrôle de l'Etat. Supposons trois navires qui ont un tonnage disons de 5,000 tonneaux chacun, soit un tonnage total de 15,000 tonneaux, entre les mains de l'Etat. Ils ne peuvent transporter qu'une partie infinitésimale des produits canadiens destinés à l'exportation. Vous prétendez que l'Etat devrait affréter ces navires et les mettre en service en exigeant des prix de transport plus bas pour les marchandises, afin de procurer les avantages qui en découlent aux expéditeurs et aux producteurs du Canada. Or du moment que l'Etat aurait ces trois vaisseaux dont le tonnage total s'élèverait à 15,000 tonneaux à sa disposition, il lui faudrait répondre aux demandes des producteurs et des exportateurs canadiens qui ont des centaines de mille tonnes de produits à expédier. Mais alors à quel exportateur allez-vous allouer ces navires au rabais? Vous ne pouvez faire de distinction entre celui-ci et celui-là. L'expéditeur de blé voudrait faire transporter son blé; l'exportateur de homards voudrait expédier son homard; l'exportateur de fromage demanderait que son fromage fût transporté de l'autre côté; il en serait de même des manufacturiers, du fabricant d'amiante et du fabricant de papier; tous ont des droits égaux et qui méritent considération. De quelle façon allez-vous agir pour faire profiter certaines catégories de produits d'exportation d'un tarif de transport au rabais, tandis que vous ne ferez rien en ce qui a trait à d'autres produits? Quelle méthode allez-vous adopter pour choisir entre les différents exportateurs des produits que vous déciderez de transporter ainsi au rabais? Prenons le blé, pour ne citer qu'un exemple. Vous avez à votre disposition des navires qui jaugent 15,000 tonnes. A quels expéditeurs de blé allez-vous vous adresser et dire: Voici une occasion qui se présente pour vous d'expédier une cargaison de 5,000 tonnes de marchandises à un tarif bien moins élevé que si vous aviez recours à un autre navire. Vous accorderiez un traitement de faveur à un exportateur aux dépens des autres de cette façon-là. Le seul moyen de mettre tout le monde sur le même pied, c'est de maintenir un tarif normal et de laisser les navires transporter autant de marchandises qu'ils peuvent en contenir à ce taux-là, de sorte que tous les exportateurs sont traités sur le même pied. Je ne vois pas d'autre remède possible à la situation.

C'est là le problème auquel j'ai dû faire face du moment que j'ai tenté d'affréter des navires. Je n'ai pu faire droit à la demande d'abaisser les tarifs de transport en affrétant des navires; car alors j'aurais eu à faire face à cette autre difficulté: quel est celui d'entre les exportateurs qui va être appelé à bénéficier de ce traitement de faveur, c'est-à-dire le transport de ses marchandises à un prix moins élevé, tandis que des centaines d'autres expéditeurs ne pourront en profiter? C'est là la difficulté qui se présentait, et le seul moyen d'y faire face avec succès, c'était de maintenir un tarif normal et de laisser à chacun la chance d'obtenir l'espace qu'il pourrait avoir à bord des navires disponibles. C'est là la situation, et à mon avis,

nos amis de la gauche n'en tiennent nullement compte, lorsqu'ils demandent que l'Etat affrète des navires et abaisser les tarifs de transport, afin d'être en mesure d'exporter une très faible proportion après tout des produits destinés aux marchés étrangers. La même difficulté se présente dès qu'il s'agit d'acheter des navires. Il n'y a pas à se le dissimuler, si vous êtes disposés à prêter votre assistance dans cette crise, en achetant ou en affrétant des navires, vous ne pouvez le faire, dans les circonstances actuelles, que si vous exigez les tarifs de transport courants. Si vous n'êtes pas en faveur de cet état de choses, il vaudrait alors tout aussi bien que des particuliers au lieu de l'Etat nolisent des vaisseaux et les affectent à ce service. Il n'y a rien à y gagner, ni au point de vue du tonnage, ni au point de vue des prix de transport,

Le Gouvernement a fait face à cette situation difficile; il a pris des renseignements sérieux un peu partout relativement à la possibilité d'affréter des navires, mais toujours il a rencontré les mêmes conditions qui rendent nuls les bons effets qu'aurait pu produire l'intervention du Gouvernement. Or, je vous le demande, quelle est la nécessité d'encourir de lourdes responsabilités, s'il ne doit en résulter quelque bien? Je laisse pour l'instant cet aspect de la question, afin de répondre à des critiques très prononcées qui ont été soulevées—j'ai relevé ces critiques en mille occasions différentes dans la presse, dans des discours politiques, et si je ne fais erreur, elles ont même été soulevées en cette enceinte par des membres de la droite et de la gauche—et elles consistent en ceci: Un cultivateur de l'Ouest, à l'heure actuelle, vend son grain—je prends le grain comme exemple—à Winnipeg à raison de disons un dollar par boisseau; il peut le vendre plus cher, mais adoptons ce prix-là pour le moment. Or, on affirme qu'il lui faut payer 45 cents par boisseau pour faire transporter son grain de l'autre côté de l'océan, plus le prix de transport que l'on exige pour amener son grain de Winnipeg à un port de mer et que nous fixerons à 20 cents par boisseau. Ce cultivateur, avant que son boisseau de grain soit livré à Liverpool, doit donc débourser 45 cents plus 20 cents, et l'on affirme très souvent que, n'étaient-ce ces taux de transport iniques, le cultivateur de l'Ouest recevrait un prix d'autant plus élevé pour son grain à Winnipeg; cela revient à dire qu'il recevrait la différence qui existe entre les anciens et les nouveaux tarifs de transport et qui s'élève à environ 45 cents par boisseau.

L'on soutient et l'on cherche à enseigner que, ces tarifs de transport étant élevés, le cultivateur de l'Ouest reçoit d'autant moins pour son blé, et que si le taux de transport sur mer était réduit de 45 cents à 10 cents, le cultivateur gagnerait la différence de 35 cents. Mon honorable ami (M. Turriff), qui me regarde en ce moment, est peut-être coupable d'avoir formulé lui-même cet argument; il sourit comme s'il l'était, mais s'il ne l'est pas, plusieurs le sont, et je pourrais presque lui garantir que s'il entendait énoncer cet argument dans l'Ouest il lui serait absolument facile d'y répondre avec succès.

D'un autre côté, l'acheteur de Liverpool ayant à payer, à titre de frais de transport, 65 cents pour chaque boisseau de blé venant de Winnipeg, épargnerait 20 cents par boisseau si le taux était réduit de 65 cents à 45 cents. Il n'y a pas à se le dissimuler, c'est le consommateur, comme je l'ai dit ici aujourd'hui même, qui paye toute ou pour ainsi dire toute cette différence. C'est à celui qui importe le grain à Liverpool afin de l'y réduire en farine, de combler l'écart qu'il y a entre le prix du grain au pays de production et au quai de Liverpool; par conséquent, c'est à lui de payer les frais de transport. J'ignore si mes remarques iront aussi loin que cette critique à mort, cette critique inspirée par l'esprit de parti, cette critique qui fait sourire le chef de l'opposition et est chaleureusement prônée par plusieurs de ses partisans dans cette Chambre. Si elles vont jusque-là, j'espère qu'elles auront pour effet de déterminer le peuple à étudier avec soin toute la situation.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Dans ce cas, les frais de transport sont quantité négligeable?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ils sont importants à un certain point de vue, mais sous un autre rapport, ils ne changent absolument rien à la question que je viens de discuter. Ils contribuent, sans doute, à augmenter le prix ultime de la marchandise; en effet, si un citoyen d'un pays neutre vient me dire qu'il peut me vendre du blé à $1.09 le boisseau et si quelqu'un intervient pour ajouter à ce prix 45 ou 65 cents avant que le blé soit délivré, il me faut évidemment payer le prix du blé, plus ce qu'il en coûte pour le transporter jusque chez moi. Ceci, d'ailleurs, n'est qu'une simple illustration de la pensée que j'ai cherché à exprimer.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) ne nous a pas ménagé ses critiques, il a dit qu'il appartenait au Gouver-

nement d'assurer le service des transports et qu'il ne l'avait pas fait; qu'il n'avait pas eu le cœur de s'en occuper et s'était moqué de la difficulté qui se présentait. L'honorable député l'admettra, ce n'est là que du persiflage. Il a soutenu que le Gouvernement n'avait rien fait et que, par conséquent, il fallait assouvir sur lui notre indignation. Je pense en avoir assez dit pour établir, aux yeux des gens raisonnables du moins, que cette question a deux aspects et qu'il existe aujourd'hui des conditions et des difficultés auxquelles nous avons à faire face et qui sont cause de la situation actuelle, situation qui se maintiendra jusqu'à ce que la paix et ses résultats en aient fait disparaître la cause. A en croire l'honorable député si le Gouvernement s'était occupé de son devoir il aurait pu se procurer des navires.

J'ai dit quelques mots de la question d'affréter et d'acheter des navires; j'en viens maintenant à l'autre question. Le seul moyen de résoudre le problème du transport sur mer, c'est d'augmenter les moyens de transport, c'est-à-dire de construire des navires. L'affrètement ou l'achat de navires déjà en service ne constituerait qu'une transposition et n'ajouterait rien à la capacité de transport, cette capacité ne peut être augmentée que si l'on construit de nouveaux navires. Sur ce point, s'écrie l'honorable député, vous avez été négligents, le Gouvernement n'a pas compris son devoir, ou il l'a compris et a négligé de le remplir.

Il ne faut pas oublier que la construction des navires présente des difficultés. Il est facile d'être sage après coup; mais les événements, les préparatifs, la conduite de la guerre et ce qui s'y est rattaché, tout cela —excepté en Allemagne où l'on se préparait depuis cinquante ans—est survenu ou s'est fait, dans nombre de cas, bien autrement qu'on s'y serait attendu.

Des mesures qui paraissaient amplement suffisantes dans le temps, ont été trouvées tout à fait insuffisantes, au bout de deux, trois ou quatre mois. A la décharge du bureau de la guerre, de l'amirauté ou de toute autre institution de cette nature, nous avons parfaitement le droit de dire que la guerre actuelle a pris des proportions qui ont déjoué tous les calculs et toutes les prévisions. Si le 1er août 1914, le gouvernement canadien avait pu prévoir ce qui arrive aujourd'hui, il aurait pu acheter des navires ou en affréter à très bas prix et, tout en réalisant des profits considérables, il aurait rendu de grands services à l'industrie du transport dans ce pays. Malheureusement, le Gouvernement canadien, pas plus que qui ce soit, ne pouvait prévoir les conditions dans lesquelles nous nous sommes trouvés par suite de la continuation des hostilités.

Ce n'est donc pas une critique légitime de dire que le Gouvernement aurait dû prévoir, depuis des années, ce qui arrive aujourd'hui. Maintenant que la disette de navires se fait sentir, quelle est notre exacte situation concernant la construction maritime? Mon honorable ami prétend que si nous en avions l'intention, nous pourrions demander des soumissions et construire immédiatement des navires en acier et en bois. Il y a à cela certaines conditions dont il faut tenir compte. On voudrait qu'un gouvernement dans des circonstances aussi graves que celles où nous nous trouvons, entreprenne la construction de navires. Examinons un peu à quoi cela aboutirait. Il faudrait d'abord acheter les matériaux à des prix qui n'ont jamais été atteints auparavant, et lorsque les navires seraient construits, la guerre aurait peut-être pris fin et une baisse considérable aurait pu se produire dans le prix de la construction. Ce serait certainement une politique très hasardée de consacrer des millions de dollars des deniers publics à l'achat ou à la construction de navires, aux prix exorbitants qui ont cours aujourd'hui, prix qui rendraient impossible l'exploitation avantageuse de ces navires, si une baisse survenait à la fin des hostilités. Le Gouvernement n'a pas acheté de navires et n'en a pas construit.

Mon honorable ami semble croire qu'il suffirait de donner une commande aujourd'hui pour avoir, demain, toute une flotte prête à transporter les cargaisons. Ce rêve est irréalisable. Aucun chantier canadien ne voudrait s'engager à construire deux navires en acier, s'il avait à en faire la livraison avant la fin de l'automne de 1917, et cependant, nous ne sommes qu'au printemps de 1916. Je ne vois pas en quoi on améliorerait la situation actuelle, en consacrant $750,000 ou $1,000,000 à la construction d'un navire qui ne pourrait être mis à flot qu'à la fin de l'automne de 1917.

Le Gouvernement a aussi fait des démarches pour faire construire des navires en bois. A ceux qui étaient engagés dans cette industrie, nous avons demandé quelle subvention, par tonneau, ils exigeraient pour construire des navires en bois de dimensions raisonnables, disons de 2,000 ou 2,500 tonneaux. A cette offre nous n'avons reçu

qu'une seule réponse qui est celle-ci: "Nous entreprendrons de construire des navires en bois de la dimension que vous indiquez, si vous voulez nous accorder une subvention de $6 par tonneau, par année, pendant une période de quinze ans, soit $90 par tonneau". C'est la seule offre que nous avons reçue et nous ne l'avons pas acceptée; et même si nous l'avions acceptée, les navires en question n'auraient pas pu être utilisés avant le commencement ou le milieu de l'année prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: On demandait une subvention de $6 par tonneau, répartie sur une période de quinze années.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pas du tout; c'était une subvention de $6 par année, pendant une période de quinze ans.

M. SINCLAIR: Le tonneau brut?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Non; le tonnage du navire seulement.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre sait-il qu'une pareille subvention représente plusieurs fois le prix d'un navire?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Qu'est-ce que mon honorable ami a à répondre à cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Je puis trouver vingt constructeurs, dans la ville de Saint-Jean qui feront des offres plus raisonnables.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pourquoi l'honorable député ne le fait-il pas?

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre n'a encore soumis aucune proposition à la Chambre.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami a la réputation d'un lanceur d'affaires et est en relations avec beaucoup de capitalistes. Il sait parfaitement qu'il existe une disette de navires, et s'il croît qu'il y a des profits à réaliser, pourquoi lui et ses amis n'ont-ils pas fait une offre au Gouvernement dans ce sens?

Mais il n'a rien proposé; il s'est borné à des critiques et à des reproches, et il n'a pas soumis au ministère un seul projet que celui-ci aurait pu raisonnablement accepter. Je me permettrai d'apprendre à la députation ce que pense celui auquel on parle d'une subvention de tant par tonneau. Pour construire des bâtiments de bois, se dit-il, j'ai à faire des préparatifs qui exigent une mise de fonds, et je ne puis construire un vaisseau avant sept à dix mois. Supposons qu'il soit construit. Vous ne me donnez aucune garantie qu'à cette époque-là la construction des vaisseaux ne sera pas entièrement différente de ce qu'elle est aujourd'hui; aucune garantie que la paix ne sera pas conclue. Cette éventualité me menace, et je ne saurais entreprendre de construire des bâtiments de bois sans une très forte subvention de tant par tonneau pour me protéger contre les pertes que je pourrais subir. Voilà comment il raisonne. Dans les circonstances actuelles, vu les événements qui pourraient surgir avant un an ou un an et demi, les capitalistes ne se soucient pas de se lancer dans la construction des vaisseaux. La situation est si difficile que nous n'avons pas reçu une seule offre raisonnable concernant la construction des bâtiments de bois.

Nous avons une offre pour la construction de vaisseaux d'acier, et j'en ferai connaître les grandes lignes à la Chambre. En accordant une subvention de $125 à $135 par tonneau, le gouvernement fédéral aurait pu faire construire deux navires d'acier qui auraient été livrés vers la fin de l'année 1917. Voilà la meilleure offre que nous ayons reçue. La somme qu'on demande est très élevée, il va sans dire, mais il faut aussi tenir compte du temps de la livraison.

Le Canada doit faire un partage. Il y a la période d'urgence et la période qui suivra. Ayant examiné jusqu'à un certain point la première, qu'il me soit permis de parler brièvement de la construction sur une base permanente, c'est-à-dire indépendamment des circonstances critiques actuelles, mais en vue de la situation et des besoins à venir. Selon moi, il va sans dire qu'un pays dont la production est si grande et augmente sans cesse se trouve dans une position fâcheuse s'il ne construit pas et n'a pas à sa disposition un grand nombre de bâtiments de commerce pour son propre usage. Cela saute aux yeux à une époque comme l'époque actuelle où faute de flotte marchande, le pays est en proie aux perturbations causées par la guerre.

En somme, il est vrai de dire qu'un pays qui peut produire comme le Canada devrait avoir un nombre raisonnable et toujours croissant de bâtiments marchands. Je crois que notre pays peut en avoir. Il devrait en avoir pour ces puissantes raisons. Il devrait en avoir parce que d'une année à l'autre les fonds consacrés à une flotte marchande sont un bon placement pour un pays. La richesse de la Grande-Bretagne provient en grande partie des profits qu'elle retire de ces bâtiments de commerce. La Hollande, et anciennement la Belgique, sont des exemples frappants de la fortune que procure aux nations une

flotte marchande occupée d'une année à l'autre, avec des alternatives de prospérité et d'adversité, mais donnant en moyenne de bons bénéfices. Le Canada devrait aussi chercher un moyen d'acquérir une bonne flotte marchande.

Comment le peut-il? On dira peut-être: Que les capitalistes assument les risques; s'ils croient avantageux de placer des fonds dans la construction de bâtiments marchands pour le Canada, ils le feront; d'un autre côté, s'ils ne voient pas jour de le faire, s'ils pensent devoir compter sur le tonnage dse vaisseaux étrangers, ils s'exposeront aux hasards du marché libre et affréteront ou acquéreront les navires dont ils auront besoin.

Je suis d'avis qu'il y a lieu d'établir qu'un pays doit avoir une puissante flotte marchande qui lui appartienne, et je ne pense pas qu'on puisse arriver à ce résultat en se fiant entièrement aux capitalistes et à l'entreprise privée sans leur accorder d'aide. Or, sous quelle forme pouvons-nous leur donner de l'aide? Il y a la subvention établie sur le tonnage des bâtiments construits. D'après ce système, le Gouvernement, le trésor, le public en général payent une certaine somme pour chaque tonneau des navires, afin de donner l'essor à la construction d'une flotte marchande au début de l'entreprise. C'est là un moyen, et il a ses inconvénients. Tout d'abord, le vaisseau dont vous subventionnez la construction peut être à votre disposition pendant un an, puis être vendu Cela peut arriver, à moins qu'on accorde la subvention à la condition que le vaisseau sera à la disposition du commerce canadien, et il est difficile de mettre cette condition lorsqu'on accorde une simple subvention de tant par tonneau.

On a adopté un autre mode qui offre, à mes yeux, beaucoup d'avantages.

Je me propose d'en donner un aperçu cet après-midi, mais je veux d'abord appeler l'attention sur ce que les Etats-Unis projettent d'accomplir.

L'an dernier, le congrès des Etats-Unis était saisi d'un bill tendant à encourager la construction des navires chez nos voisins. Cette année, le bill, que l'on a modifié, a l'appui de l'administration, et le public en réclame l'adoption immédiate; les objets en sont à peu près comme suit: il est accordé une subvention de $50,000,000 dont le remboursement est garanti par des obligations du canal de Panama; cette subvention ainsi garantie de $50,000,000 est mise à la disposition d'une commission composée d'un certain nombre de membres du cabinet américain, d'un architecte naval et d'autres personnes choisies par le président avec le consentement du sénat, et les personnes ainsi choisies doivent être parfaitement au fait du commerce maritime et de la construction des navires. Cette commission instituée par le Gouvernement est chargée de veiller à la construction de navires que comporte le projet; c'est elle qui doit déterminer les types de navires, leur mode de construction, et leur tonnage. En ces matières, elle aura la direction générale.

La construction et l'achat de navires que comporte le projet sont assujétis aux conditions suivantes : la commission aura la direction du commerce maritime en ce qu'il a trait au projet; elle aura aussi le droit d'accorder des permis aux navires marchands et, autant que faire se pourra, de réglementer les tarifs de transport. Ayant ces $50,000,000 à sa disposition, elle peut faire des marchés pour la construction et l'achat des navires aux Etats-Unis, de même que pour l'achat des navires à l'étranger, ces navires devant être inscrits aux Etats-Unis et faire partie de la marine marchande américaine. En faisant ainsi des marchés pour la construction et l'achat de navires, la commission est autorisée à devenir actionnaire de ces navires, mais elle doit avoir soin, en chaque cas, d'acquérir la majorité des actions afin de pouvoir toujours rester maîtresse de la situation. C'est ainsi que, abstraction faide de l'aide accordée, le projet tend à doter la nation américaine, tant par la construction aux Etats-Unis et ailleurs que par l'achat à l'étranger, de navires appartenant à des types déterminés qui seront construits et mis en service en conformité des règlements de la commission.

Aux Etats-Unis, la loi des postes autorise le paiement de $4 par mille aux navires de vingt nœuds et plus pour le transport du courrier par les itinéraires approuvés, tandis que les navires de seize à vingt nœuds ont droit à $2 par mille. Telles sont les propositions dont les Etats-Unis se trouvent saisis à l'heure actuelle et qui tendent à l'établissement d'une marine marchande chez nos voisins.

La très influente institution qu'est la chambre de commerce de New-York a critiqué ce projet et en a formulé un autre qu'elle a adopté à l'unanimité après l'avoir discuté. Ce contre-projet, je veux en faire part à la Chambre cet après-midi, et, pour qu'on en ait une plus juste idée, j'en ferai l'exposé comme s'il était applicable au Canada. Voici à peu près à quoi en aboutirait

sa réalisation en notre pays: une commission serait instituée dont feraient partie les trois membres du cabinet dont les ministères—Commerce, Marine et Finances—seraient intéressés. Le Gouvernement serait donc représenté au sein de la commission par les chefs de ces trois ministères. Ajoutons à ces commissaires un architecte naval et trois personnes expérimentées ayant une connaissance pratique des choses de la marine marchande, chacune de ces personnes devant être désignée par le Gouvernement, et nous aurons le personnel de la commission qui serait établie au Canada.

Cette commission exercerait une surveillance et des attributions générales à l'égard des navires à être construits en conformité du projet; c'est elle qui déterminerait le type de ces navires, qui veillerait à leur équipement en hommes à tout ce qui s'y rapporterait et, dans la mesure possible en réglementerait les tarifs. Elle serait autorisée à faire des marchés avec des compagnies pour la construction de navires conformément aux plans et aux règlements déposés aux chantiers maritimes du Canada, et l'on paierait aux constructeurs l'écart entre le coût de la construction au Canada et dans les ports européens, cet écart ayant été déterminé avec un soin minutieux par la commission. Ceci serait fait dans le but de permettre aux armateurs de faire construire leurs navires au Canada au même prix qu'en Europe. Dans le cas où la construction coûterait, en Europe, tant de moins par tonne qu'au Canada, la subvention consisterait en cet écart dans le coût, quel qu'il fût; de cette façon, les armateurs canadiens seraient, pour la concurrence à venir, sur le même pied que ceux dont les navires auraient été construits en Europe. La subvention devant être payable pendant, disons, dix ans, la construction des navires pourrait donc se poursuivre à la faveur de ces conditions pendant cette période de temps.

La commission serait alors en état de faire des conventions avec les propriétaires de bâtiments, et de garantir de leur payer la différence entre ce qu'il leur en coûterait de naviguer leurs bateaux sous pavillon canadien ou de le naviguer sous pavillon européen; et cette subvention se paierait aussi longtemps que le bateau serait navigable.

La commission se renseignerait d'une manière précise sur la différence qu'il y a et dans le prix de la construction et dans le prix de la navigation, et paierait cette différence seulement, rien autre chose à ces fins, nous devrions mettre à la disposition de la commission $15,000,000 ou $20,000,000 et donner à la commission le droit de garantir les obligations des navires jusqu'à 50 p. 100 de la valeur de ces navires. Ces obligations porteraient un intérêt de 5 p. 100 et la Commission nationale pour son travail et sa surveillance retirerait ½ p. 100. Voyons ce que cela signifie. Dans dix ans nous aurons fait l'expérience de la construction navale en payant une prime équivalant à la différence dans le prix de la construction au Canada et dans le prix de la navigation; cette dernière subvention devant se payer tant que le navire serait navigable. La garantie des obligations par l'Etat attirerait et encouragerait les placements de capitaux dans les constructions navales. Cette garantie, naturellement, ne serait donnée qu'à la condition que les obligations seraient soumises à un plan d'amortissement qui aboutirait à leur acquittement avant une date fixée.

Sur les Grands lacs, navigue une flotte considérable et prospère de navires marchands américains, et l'on m'informe que tous ces navires ont été construits sur la garantie des obligations. Ce n'est ni le Gouvernement fédéral ni le gouvernement de la province qui donnèrent cette garantie, mais le système est le même. On m'assure que telle est la réputation de ces obligations, que les banques, jusqu'aux banques d'épargne, sont heureuses de s'en emparer. On m'assure aussi que les dernières au moins de ces transactions n'offrent pas un seul exemple de non paiement de ces obligations à l'échéance ou de répudiation de la garantie. Il ne faut pas oublier que la construction de vaisseaux pour la navigation des lacs diffère tout à fait de la navigation transocéanique, mais je voulais expliquer ce qu'on avait fait dans ce sens.

Voyons l'avantage qu'il y aurait d'adopter un pareil système. D'abord, le Gouvernement chaque année contribuerait sa juste part, non pas une contribution hypothétique, aléatoire ou dictée par le favoritisme, mais une contribution calculée sur la différence établie dans le prix de la construction et de la navigation. Ensuite il garantirait les obligations du navire jusqu'à la moitié de sa valeur, et en retirerait ½ p. 100, tout en exigeant un amortissement raisonnable. En vue de ce qui se fait sur les lacs, nous avons raison de conclure que ce système pourrait s'adopter avec succès. Personne ne peut dire d'une façon précise quel serait le chiffre de la subvention; il nous faut nous contenter du fait que nous n'aurons à payer

que la véritable différence, ni plus ni moins. De cette sorte, si le plan réussit, dans dix ans vous aurez une marine marchande considérable, et vous serez assurés que pour vingt ans à venir, à dater de sa construction, chaque navire naviguera. Un système de ce genre dirigerait les capitaux vers cette industrie, à laquelle nos gens ici sont peu accoutumés, et s'il y avait moyen d'attirer ainsi les capitaux, ils s'y engageraient de plus en plus jusqu'à ce qu'enfin les capitaux particuliers deviendraient suffisants, sans subvention nationale, pour maintenir une marine marchande.

Il y aurait pour les gens du pays une augmentation considérable d'emplois disponibles, en raison du nombre de navires construits. La nation profiterait des dépenses faites pour payer les salaires et le matériel requis.

J'ai aussi la certitude que si ce projet se réalisait d'une façon permanente, le Canada fabriquerait lui-même l'acier nécessaire à ces vaisseaux en acier, ce qui développerait davantage nos aciéries.

Nous en retirerions bien d'autres avantages, que je ne veux pas prendre le temps d'énumérer. Mais qui découleraient d'un commerce maritime plus ou moins uniforme, et proportionné aux besoins d'un pays largement productif et demandant beaucoup de facilités de transport sur l'océan.

Je regrette qu'après m'être levé pour dire peu de mots, je me suis laissé entraîné à toute une dissertation.

Vous me demanderez, je suppose: Très bien, mais qu'est-ce que le ministère se propose de faire?

L'hon. M. PUGSLEY: C'est bien cela.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je me suis présenté au comité tout simplement comme je l'ai fait déjà à deux reprises sans recevoir grand encouragement.

L'hon. M. PUGSLEY: De la part du Gouvernement?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Une fois, j'ai présenté une résolution à la Chambre, absolument comme l'aurait fait un homme d'affaires et sans esprit de parti, et j'ai demandé à mes honorables amis de la gauche de nous donner au Gouvernement et à la Chambre le bénéfice de leurs avis et de leurs critiques. Qu'ai-je obtenu? L'honorable député de Saint Jean (M. Pugsley) a remonté jusqu'au premier chapitre de la Genèse et il a détaillé chacun des livres bibliques jusqu'à l'Apocalypse, mêlant à ses observations de nombreux blâmes à l'adresse de l administration au sujet de sa négligence et de ses méfaits. J'ai dû alors subir l'agonie atroce de voir l'honorable représentant d'Assiniboïa (M. Turriff) se lever ensuite — alors que j'étais encore plein des flatteries que j'avais reçues de l'honorable député de Saint Jean—pour discuter la question de la franchise du blé. Il a retracé l'histoire et les péripéties de ce problème et il a continué sur ce ton du commencement à la fin de son discours. A son point de vue, cette harangue était superbe et elle contenait beaucoup de belles choses, mais la Chambre avait déjà débattu ce sujet, six fois, au moins, avant que mon honorable ami d'Assiniboïa ne l'eût discutée, en profitant de la circonstance qui s'offrait. Quoi qu'il en soit, j'ai eu, pour toute consolation, le plaisir d'entendre l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) déclarer que lorsque je déposerais les crédits de mon département sur cette question, il serait en mesure de me donner quelques conseils. Je l'espère, parce que cela brisera la monotonie des ténèbres répandues sur le désert des idées pratiques que j'ai déjà relevées chez les membres de la gauche.

Nous sommes plus ou moins des hommes d'affaires, dans cette Chambre; nous avons nos opinions; j'ai placé devant vous cette discussion de la question, et je vous demande de me faire connaître vos vues à ce propos. Si vous avez d'autres plans, faites-les connaître. Ne soyez pas avares au point de dérober aux regards tout ce qui peut servir au pays à l'heure où il se trouve dans le besoin, parce que vous croyez que cela pourra vous servir, dans dix ou quinze ans, alors que vous espérez tenir les rênes de l'administration des affaires du Canada. Il incombe aux patriotes des deux côtés de la Chambre d'apporter, aujourd'hui, leurs talents, au lieu de les tenir cachés dans leurs serviettes, et de nous exprimer leurs vues sur ce qu'on devrait faire maintenant dans les circonstances auxquelles nous devons faire face. Puis-je reprendre mon siège dans l'espoir que les honorables membres de la gauche ne citeront plus la Genèse, l'Exode ou l'Apocalypse, et que nous échapperons à un débat engagé sur le problème du blé en franchise ne sera-ce que pour cette circonstance unique, et que nous profiterons de l'expérience et des avis des membres de la gauche sur le sujet que nous discutons?

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, n'aurais-je accompli rien de plus, que

je me réjouirais de penser que j'ai induit le ministre de l'Industrie et du Commerce à lire la Bible avec assez de souci, hier soir. Je suppose qu'il a consacré beaucoup d'attention à ce travail, puisqu'il a découvert le chapître particulier auquel j'avais fait certaines allusions, d'une façon plutôt plaisante. Mon honorable ami a parlé d'une certaine proposition qu'il aurait reçue, à l'en croire, pour la construction de navires en bois, et lorsque j'ai osé laisser entendre, dans cette enceinte que, selon moi, ce projet n'était pas raisonnable, dans ce sens que la prime demandée pour la construction de navires en bois était par trop considérable, mon honorable ami m'a demandé pourquoi je ne faisais pas de proposition. Il a dit que j'étais uni à des hommes de la finance. Eh bien, aujourd'hui, ne lui apparaît-il pas qu'il n'a parlé que d'une manière légère d'un projet des plus importants, puisqu'ils se rapportait à la mise en service de navires dont nous avons un besoin aussi sensible, en ces temps agités.

J'aurais cru que le Gouvernement depuis vingt-et-un mois que dure la guerre et sachant ainsi qu'il aurait dû le savoir dès le début que les navires de transport se faisaient de plus en plus rares chaque mois, aurait étudié assez à fond cette question pour se trouver en état d'énoncer à la Chambre une proposition de son cru sur ce qu'on devrait faire, non pas de créer une marine marchande, dans dix ans d'aujourd'hui, ainsi que le ministre le laisse entendre, mais dès maintenant que la guerre se continue, que nous avons besoin de navires pour le transport de nos produits; que des navires marchands sont détruits et que le nombre des navires marchands diminue chaque jour et que nous devons absolument augmenter le nombre de nos unités de transport maritime pour faire parvenir en Angleterre et dans les pays alliés les produits du Canada. C'est là ce que mon honorable ami devait conseiller de faire, à mon estime, mais tout ce qu'il nous dit maintenant, c'est qu'il y a des embarras dans la route. Cette guerre, il est vrai, a causé des difficultés énormes à la mère patrie et aux colonies autonomes d'au-delà les mers, mais les hommes d'Etat de l'empire se sont efforcés de surmonter ces embarras. Il est certain que des erreurs ont été commises et qu'il se produira des pertes si la guerre se termine dans un an ou deux ans, et qu'on dépensera des sommes considérables d'argent, dépenses qu'on n'effectuerait pas si l'on savait avec certitude que la guerre serait terminée dans un temps rapproché. Mon honorable ami dit qu'il y a des entraves à la construction des navires, parce que si la guerre cessait dans un an ou deux ans, il pourrait se produire un abaissement dans le coût de la construction des navires et dans les tarifs de transport des marchandises, ce qui entraînerait une perte.

Le Gouvernement nous dit qu'il prépare et équipe une nouvelle armée de 250,000 hommes pour envoyer au front. Personne ne le critique à ce sujet ,mais ce nombre considérable de soldats ne pourra être transporté en Europe avant un an au moins. On va dépenser plusieurs millions pour l'organisation de cette nouvelle armée et si la guerre se terminait en six ou dix mois d'aujourd'hui, je suppose que le ministre nous dirait que cet argent a été gaspillé. Mais est-ce de l'imprévoyance que de supposer que la guerre peut durer encore longtemps, et que le pays doit consacrer toute son énergie à se préparer pour ce que l'avenir peut nous réserver. Est-ce que les fabricants de munitions vont cesser de faire des obus parce que la guerre peut se terminer plus tôt qu'on ne s'y attend? On peut dépenser des milliers et des millions de dollars à fabriquer des obus et autres munitions de guerre dont on n'aurait probablement pas besoin, si la guerre cessait. Le ministre ne croit-il pas que le Gouvernement agit prudemment en continuant cette fabrication et ne pas se relâcher parce que la guerre peut cesser plus tôt que certaines personnes ne le croient?

Mais, en ce qui regarde nos transports maritimes, en ce qui regarde nos moyens d'expédier les produits du Canada sur les marchés d'Europe à des prix raisonnables le ministre nous dit: Ne faisons rien, en cas que cette guerre se termine plus tôt que nous nous y attendons et que nous perdions cet argent.

A mon avis, le ministre en voulant se défendre et défendre ses collègues d'avoir manqué de clairvoyance, et d'avoir négligé de pourvoir aux transports maritimes a avoué que le Gouvernement avait été coupable non seulement de négligence, mais aussi d'avoir manqué de clairvoyance.

Le ministre a essayé d'excuser le Gouvernement. Il a admis qu'au commencement de la guerre le Gouvernement avait d'abondantes facilités d'acheter et d'affréter des navires à bonnes conditions, et qu'il aurait pu utiliser ces vaisseaux dans l'industrie des transports avec grand avantage pour le pays et nos producteurs, je suppose, comme à l'avantage des consommateurs de

l'autre côté de l'océan. Mais le Gouvernement ne l'a pas fait, et quelle excuse nous en donne le ministre, monsieur l'Orateur? Son excuse est que le Gouvernement ne savait pas combien de temps durerait la guerre; il ne savait pas quand elle se terminerait. Tous, excepté les Allemands, se sont trompés dans leurs calculs.

Les Allemands étaient préparés pour cette guerre, mais apparement le Gouvernement ici ne le savait pas, si l'on en croit le ministre. Croyez-vous l'argument raisonnable, monsieur l'Orateur? Tous ceux qui sont dans cette Chambre savent que lors de la courte session qui a eu lieu en août 1914, lorsque la guerre a commencé, le Gouvernement nous a déclaré que l'Allemagne se préparait depuis cinquante ans pour une guerre européenne, et que ses préparatifs étaient énormes. Ne croyez-vous pas, monsieur l'Orateur, qu'un peu de réflexion de la part du Gouvernement ne lui aurait pas dit que cette guerre serait une lutte gigantesque qui durerait plus qu'une année, et qu'à cause de la grande incertitude de savoir quand elle se terminerait, le Gouvernement aurait agi avec prudence en achetant et en affrétant des navires partout où la chose aurait été possible, et en les utilisant sur toutes les routes où il aurait été nécessaire de le faire? N'est-ce pas qu'un gouvernement chargé de l'administration des affaires du pays, aurait dû avoir cette simple clairvoyance? Mais l'honorable ministre avoue que le Gouvernement n'a rien fait, et il cherche à l'excuser en disant que même s'il avait acheté ou affrété des navires, cela n'eut pas été de grande utilité au Canada, parce qu'à mesure que les transports seraient devenus plus rares et la demande plus grande, il aurait fallu imposer les mêmes tarifs que les compagnies particulières de navigation. Le ministre nous dit que le Gouvernement aurait été obligé d'exiger le tarif normal, pour ne pas faire de favoritisme en faveur d'un expéditeur au détriment d'un autre. Je trouve que c'est un argument très extraordinaire. D'après cette prétention, jamais un gouvernement ayant à cœur les intérêts du pays ne pourrait maintenir à un prix bas les tarifs lorsque la demande des transports augmente. Poursuivant cet argument, il faudrait donc dire que la compagnie du Pacifique-Canadien, au cas où une grande demande de transports exigeant l'emploi de tous ses wagons et de tous ses trains, doublait, triplait ou quadruplait ses tarifs, alors le Gouvernement devrait lui aussi doubler, tripler, quadrupler les prix du tarif sur les chemins de fer de l'Etat, afin de s'élever au niveau de la compagnie et des autres compagnies de chemins de fer.

N'est-ce pas là la conséquence logique du raisonnement que fait le ministre? D'après ma faible connaissance des affaires, je croirais que l'objet propre d'une nationalisation des voies ferrées c'est de maintenir les prix dans de raisonnables limites, de manière que les profits ne dépassent pas une certaine mesure. Le ministre ne s'aperçoit-il pas que cet abaissement des prix du chemin de fer de l'Etat oblige les compagnies à réduire les leurs ou à les maintenir du moins dans des limites raisonnables, puisque, autrement, le trafic irait aux chemins de fer de l'Etat? Si le Gouvernement avait, au début de la guerre, loué ou acheté, aux conditions avantageuses qu'elle le pouvait faire au dire du ministre, cinquante ou cent navires qu'elle aurait employés au transport des marchandises à des prix justes et raisonnables, s'aurait été un moyen effectif d'empêcher les compagnies de navigation d'accroître leurs tarifs. Tout ce dont le Gouvernement doit se préoccuper, c'est que les prix assurent un bénéfice juste et raisonnable aux capitalistes dont les fonds sont engagés dans l'entreprise. Mais que voit-on aujourd'hui? On voit que ces grandes compagnies font mille pour cent de plus qu'elles n'étaient satisfaites de gagner avant la guerre, mille pour cent de plus qu'un profit juste et raisonnable sur les capitaux déboursés. Le ministre cependant vient nous dire aujourd'hui que l'on a toléré, même de la part des puissantes compagnies de navigation que l'Etat subventionne, entre autres la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et la Allan Steamship Company, auxquelles l'Etat paye une subvention d'un million par an, une hausse telle dans leurs prix qu'elle leur fait gagner mille fois plus qu'il n'est juste et raisonnable. Voilà ce que le ministre tolère de crainte que ces compagnies n'envoient leurs navires quelque part ailleurs s'il ne les laisse pas libres d'accroître leur prix absolument à leur guise. Je regrette de dire qu'il m'est impossible de suivre mon honorable ami. Il m'est impossible de reconnaître qu'il a pu le moindrement excuser le cabinet d'avoir omis d'acheter ou d'affréter des navires que l'on était à même, dit-il de se procurer à bas prix au début des hostilités. Je ne saurais l'absoudre, non plus que ses collègues, d'un manque de prévoyance. Ils auraient dû, je crois, savoir que la guerre durerait.

Le ministre a fait aujourd'hui un tableau saisissant des difficultés énormes qui se

sont produites dans les transports maritimes. Il a fait, monsieur l'Orateur, le récit de toutes ces difficultés, mais c'étaient des difficultés qui ne vous étaient pas inconnues, et qui ne l'étaient pas aux membres de cette Chambre. Ce ne sont pas des difficultés que les ministres ne pouvaient prévoir. Le ministre ne savait-il pas, quand la guerre a été déclarée, que l'on aurait besoin de navires pour amener aux troupes des puissances alliées les productions de ces pays d'où viennent le grain, le bétail et autres produits naturels? Ne savait-il pas que, pour le transport de ces objets, on demanderait des navires en grand nombre? Ignorait-il que, tout naturellement, les alliés s'adresseraient à l'Amérique pour de grandes quantités de munitions, de vêtements, de chaussures, de chevaux et de tout ce que nécessitent des armées en campagne?

Est-ce que tout cela le ministre ne l'a pas prévu? Et s'il ne l'a pas prévu, quelle en est la raison? Est-ce qu'ils n'ont pas, lui et ses collègues, pensé à l'état de choses qui se produit à l'heure qu'il est? S'ils n'y ont pas pensé, nous diront-ils pourquoi? Sont-ils de ceux qui ont cru que cette guerre finirait dans six semaines? Le ministre du Commerce et de l'Industrie a-t-il, comme le ministre de la Milice, pensé que cette guerre se résumerait à si peu de chose que les Canadiens seuls suffiraient à battre l'Allemagne, sans l'aide de l'Angleterre ni de la France, comme il l'a déclaré à New-York dans une entrevue à son retour de la métropole? Le ministre a-t-il considéré cette guerre comme devant finir dans peu de semaines et comme ne devant pas vraisemblablement produire les résultats qu'il aperçoit aujourd'hui et qui vont de mal en pis à mesure que la guerre avance? Je suis obligé de dire ces choses, puisque le ministre se défend et défend ses collègues d'avoir manqué de prévoyance, de n'avoir pas fait, comme je les en accuse, ce qu'ils auraient dû faire pour assurer le transport des produits du Canada sur les marchés de l'Europe. Il m'est impossible de trouver un seul motif d'excuse dans tout ce qu'il a dit, et l'aveu qu'il fait aujourd'hui que le Gouvernement aurait pu se procurer à bas prix, par location ou par achat, des navires qui nous auraient été très utiles, constitue, à mon sens, un aveu de la culpabilité du Gouvernement.

Le ministre dit que, si le Gouvernement s'était engagé dans cette voie, cela n'aurait pas résolu la difficulté, puisqu'il aurait eu à suivre l'exemple des compagnies, à tirer des producteurs ou des consommateurs du pays tout ce qu'il pouvait être possible d'en extraire.

A cet égard, la plupart de ceux qui étudieront la question différeront entièrement d'avis avec le ministre du Commerce. Puis le ministre affirme que l'autre mesure et la seule qu'on puisse prendre pour accroître le nombre de navires, serait de se consacrer à la construction des navires, et c'est là encore, ajoute-t-il, une grave initiative à prendre, parce que personne ne saurait dire quand la guerre finira. Il affirme que si le Gouvernement entreprenait lui-même la construction de navires d'acier ou prêtait son concours financier à l'entreprise privée en ce sens, un navire d'acier, mis en chantier aujourd'hui, ne serait prêt qu'à l'automne de 1917. Je doute fort que le ministre soit bien renseigné à cet égard. On a construit des navires de 5,000, 6,000 et 7,000 tonneaux sur les Grands Lacs en moins de temps qu'il ne l'affirme. Aux nouveaux chantiers de construction maritime de Port-Arthur, on a construit en moins de temps que cela un des plus beaux vaisseaux naviguant sur les lacs, et avant de souscrire sans réserve à son affirmation, je voudrais qu'il nous prouvât qu'il a puisé ce renseignement à une source autorisée. Or, en supposant que son affirmation soit exacte, si le Gouvernement se fût mis à l'œuvre, au début des hostilités, nous aurions pu avoir aujourd'hui un grand nombre de navires prêts pour le service et qui coopéreraient au transport des produits canadiens. Quant aux navires en bois dont la construction, cela va sans dire, peut se faire bien plus rapidement que celle des navires d'acier, on me dit que $60 par tonneau seraient un bon prix pour leur construction, même en présence du renchérissement actuel. Le ministre affirme que de bonnes dimensions pour un navire en bois seraient d'environ 2,000 tonneaux. Il est possible qu'il ait raison; seulement, j'ai l'impression qu'il serait désirable de construire des navires en bois d'un plus fort tonnage.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: De 2,000 à 2,500 tonneaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Disons 2,000 tonneaux, si vous le préférez. Le ministre dit que quelqu'un lui a offert de construire un navire en bois, moyennant une prime de $6 par tonneau, par année, couvrant une période de quinze ans. Il ne nous a pas désigné l'auteur de cette offre, et il ne nous a pas dit s'il était allé aux renseignements auprès des grands constructeurs de navires au Canada touchant les conditions auxquelles ils consentiraient à construire des

navires en bois. A quoi se résumerait pareille proposition? Une prime de $60 par tonneau pour un vaisseau en bois de 2,000 tonneaux serait de $12,000. Distribuée sur une période de quinze ans, ce serait donc une prime de $180,000 pour un navire qui, même en présence du renchérissement actuel, ne coûterait pas plus de $120,000; en d'autres termes, ce serait demander $60,000 de plus que ne coûterait le navire. On le sait parfaitement, en ce moment et probablement pendant nombre d'années à venir, ces navires seront en mesure de réaliser des gains fort importants, et voilà pourquoi j'ai affirmé que la proposition apparemment faite au ministre du Commerce était absolument déraisonnable et que si ce Gouvernement est réellement sincère en déclarant publiquement qu'il consent à prêter son concours financier à la construction de navires en bois et de navires d'acier, je ne saurais croire qu'il ne recevrait pas d'offres plus raisonnables.

Il n'y a pas longtemps, un citoyen de Saint-Jean, bien au courant de la construction des vaisseaux et de leur fonctionnement, me dit que si on eût accordé un encouragement plus raisonnable, compris le dégrèvement des machines voulues pour la production de l'énergie auxiliaire, des hommes se seraient rencontrés qui auraient entrepris la construction de navires en bois et avant longtemps on en aurait pu construire un grand nombre. Deux cents navires en bois, avec une capacité de 2,000 tonneaux respectivement, constitueraient une importante addition à la marine du commerce du Canada. Quand bien même il n'y aurait que cent navires, ce qui représenterait une capacité de 200,000 tonneaux, au cours d'une année ces vaisseaux seraient en mesure de transporter du Canada aux marchés d'outremer et de rapporter plus de 2,000,000 de tonnes de produits, quantité dont bénéficierait énormément le pays. Si mes renseignements sont exacts, le coût total de ces navires ne dépasserait pas $10,000,000; et ou la nécessité d'accroître nos produits domestiques, d'obtenir un marché pour ces produits et de les acheminer vers ce marché à un prix raisonnable, le Gouvernement devrait pour faire le premier pas dans la création d'une marine de commerce, ouvrir un crédit de $10,000,000 sur cette somme de $200,000,000 que le Parlement vote pour les besoins de la guerre et affecter ce crédit à l'augmentation de nos moyens de transports ou à tout autre objet qu'il pourrait croire légitime, en vue des conditions existantes? A mon sens, il ne s'agit pas tant de prévoir ce qu'il faudra faire dans cinq ou dix ans d'ici, après la guerre, que d'étudier ce qu'il importe d'exécuter maintenant pour répondre aux besoins du moment.

Si j'ai bien compris le ministre, il a prétendu qu'après tout, le producteur canadien n'avait pas beaucoup souffert des tarifs élevés de fret. Il a soutenu très éloquemment, que le cultivateur obtient, en toute circonstance un prix raisonnable pour son blé. Je pense qu'il pourrait soutenir que l'acheteur obtient aussi un prix raisonnable et que le prix du fret maritime et du transport par voie ferrée est ajouté au coût de revient pour le consommateur. Mon honorable ami peut avoir raison sur ce point, mais ce n'est pas mon avis. On pourrait aussi bien prétendre que si les compagnies minotières font des profits énormes au point de pouvoir payer non seulement un dividende sur leur capital préférentiel qui est un capital réel, mais aussi d'énormes dividendes sur leur capital ordinaire qui ne représente aucun capital mais seulement de l'eau, cela ne soit pas de la poche du producteur de blé, mais du public qui consomme la farine. Je croirais plutôt que le producteur et le consommateur payent tous les deux. Si le minotier se contentait d'un profit moindre, le consommateur paierait moins pour la farine et le cultivateur toucherait un prix plus élevé pour son blé.

Nous savons que des centaines de navires indépendants qui circulent aujourd'hui sur l'Atlantique remboursent leur prix d'achat en deux ou trois voyages, et il me semble donc que ces profits extraordinaires et que rien n'explique, sont payés à la fois en Angleterre et dans les autres pays européens et par le producteur du grain au Canada. Si vous réduisez les tarifs de fret vous permettez non seulement au consommateur, mais un cultivateur canadien de réaliser un bénéfice. Il me semble que le ministre n'a pas raison de dire que le producteur canadien ne souffre pas de l'augmentation des tarifs. Prenons le cas du bois de construction. Quand la guerre a éclaté, la demande de bois était très bonne en Europe, mais, sauf dans les cas de bois absolument nécessaire, les tarifs élevés de fret ont enrayé la demande et alors dans différentes régions du Nouveau-Brunswick, les gens ne sont pas capables d'expédier leur bois à des prix qui leur permettraient de payer les tarifs élevés du fret.

Je ne veux pas parler plus longtemps qu'il est nécessaire, ni je ne veux critiquer indûment le Gouvernement parce que je comprends qu'il a à lutter contre de nom-

breuses difficultés. Mais je soutiens énergiquement qu'il n'a pas consacré à cette question du transport les soins et l'attention qu'elle méritait. Le Gouvernement ne se fait pas honneur et il ne se rend pas compte de la responsabilité qu'il a à l'égard du public.

Le ministre ne présente aucun système que ses collègues ont approuvé et pour lequel il pouvait demander l'adhésion de la Chambre, mais il se présente ici comme un membre isolé du Gouvernement et il nous demande de lui donner des idées et de le faire profiter de nos opinions. Qu'il vienne présenter un projet destiné à la construction d'une marine marchande canadienne—non pas, comme je l'ai dit, pour construire des navires dans dix ans ou cinq ans d'ici; mais aujourd'hui même—et il trouvera de l'appui. Des erreurs ont été commises et finalement de l'argent pourra être perdu. Mais l'objet est si important et les bénéfices que l'on retirera de l'augmentation de navires placés sous la maîtrise du Gouvernement canadien sont si grands qu'on peut, suivant moi, courir le risque de commettre quelques erreurs. Je répète encore que si le ministre se présente avec un projet bien étudié qui peut être appliqué sans retard, en ce qui concerne—je ne peux pas parler pour les autres—je serai prêt à donner à ce projet mon chaleureux concours. Je n'ai aucun plaisir à critiquer mon honorable ami dans les circonstances actuelles et dans la position difficile où il est placé. Mais il nous déclare qu'il n'obtient aucune sympathie des membres de la Chambre—il parle comme s'il n'avait pas la sympathie de ses collègues et s'il traçait "son sillon solitaire". Il tourne le dos a ses collègues et dit en effet je ne reçois aucune marque de sympathie, d'appui ou d'encouragement des hommes qui m'entourent et il se retourne vers nous avec dans les yeux un regard suppléant, et il nous demande de le soutenir, de ne pas seulement lui donner notre appui, mais de lui dire ce qui devrait faire dans ces circonstances pénibles. Qu'il se présente demain avec un projet pour commencer immédiatement la construction des navires d'acier et de bois en nombre réellement suffisant pour faire face aux conditions actuelles et remplacer la marine marchande qui disparaît de l'océan en ce qui concerne le Canada, et il recevra de nous, même s'il ne les reçoit pas de ses collègues, la considération la plus sérieuse et la sympathie la plus cordiale qui réchaufferont son cœur. Et je suis sûr qu'il recevra l'appui et la sympathie de beaucoup de simples députés de la droite.

[L'hon. M. Pugsley.]

M. W. F. MACLEAN (York-Sud): Je désire complimenter le ministre du Commerce et de l'Industrie sur le discours à l'esprit large qu'il a prononcé cet après-midi sur cette importante question.

Sous certains rapports, il est vrai, son discours peut prêter à la critique; mais au cours des quelques minutes durant lesquelles je me propose d'occuper le temps de cette Chambre, je ne désire pas tant me livrer à la critique des idées émises par le ministre qu'à exprimer le plaisir que j'ai éprouvé en constatant de quelle façon il a exposé ses projets devant le Parlement. Il a fait un appel, afin que l'on examine au point de vue national un grave problème qui intéresse le pays tout entier. Il a fait un appel aux membres de l'opposition et à tous les membres du Parlement de se former pour ainsi dire en comité général pour trouver une solution à la question des transports et tout particulièrement des transports maritimes.

L'honorable ministre a prononcé un autre discours remarquable au cours de la présente session. J'étais absent de mon siège à cette occasion-là; mais je sais qu'il a invité la Chambre à faire disparaître pour toujours le système de favoritisme; il a demandé à l'opposition et à toute la députation d'étudier sérieusement cette question. Il a pris une attitude inattaquable, à mon sens. Il y a trop longtemps que le gouvernement de parti existe en ce pays; dans la crise actuelle, nous devrions avoir un gouvernement national à la tête des affaires, laisser de côté les divisions de parti et nous efforcer de solutionner les graves problèmes qui se soulèvent, en nous plaçant au point de vue national purement et simplement.

Je ne puis chasser de ma pensée les incidents qui se sont produits en cette enceinte à l'époque où nous fûmes appelés à étudier le bill de la marine. A ce moment-là, je fis un appel à la Chambre et je fis observer que l'occasion s'offrait aux deux grands partis politiques de travailler ensemble à l'élaboration d'un système de défense pour l'empire.

Le succès n'a pas répondu à nos efforts; le projet a été pour ainsi dire abandonné à cette époque-là.

La prétention que j'émets en ce moment, c'est que les graves questions qu'a fait surgir la guerre actuelle ne peuvent être résolues par un seul parti politique; pour leur donner une solution acceptable, il faut que le Parlement et le pays les étudient en se plaçant au point de vue national et en laissant de côté les lignes de démarcation des partis politiques. Or, si vous appliquez ces

principes dès qu'il s'agit de la solution d'une partie d'un problème, à plus forte raison devez-vous les appliquer lorsqu'il s'agit de la solution du problème tout entier.

Si le ministre invite le concours du Parlement et de tout le pays relativement à la solution de la question du transport maritime, il doit adopter la même attitude lorsqu'il s'agit de la question du transport par terre.

Je soumets donc que, le seul moyen de donner une véritable solution à ces questions de transport, c'est d'obtenir le concours des deux partis et d'adopter une politique véritablement nationale, politique qui aura l'appui d'un Parlement réellement national.

Il est impossible de donner une solution convenable à la question des chemins de fer, qui est actuellement pendante devant le pays, si nous essayons de la régler au point de vue des partis politiques. Relativement aux chemins de fer, nous sommes en face des problèmes les plus graves qui se soient encore jamais présentés en ce pays. Si ces questions sont soulevées, à l'heure actuelle, les deux partis en sont également responsables.

Or, s'il en est ainsi, nous devrions essayer de réparer les erreurs qui ont été commises, en mettant complètement de côté tout esprit de parti dans la recherche de la solution de ces questions. Nous ne parviendrons jamais à résoudre ces problèmes, à moins que les deux partis ne soient disposés à offrir leur concours, selon que l'a fait observer tout à l'heure le ministre du Commerce et de l'Industrie. Relativement à la question du transport et par terre et par mer, il nous faut en arriver à une politique d'ensemble de quelque nature, et le pays s'attend à ce que nous nous occupions de la solution de ces problèmes, en laissant de côté les lignes de démarcation des partis.

L'honorable député de Saint-Jean a offert une suggestion plutôt raisonnable à ce propos, aujourd'hui, bien que la méthode qu'il propose accuse peut-être quelque tendance à laisser subsister l'esprit de parti. Si j'ai bien saisi le sens de ses observations, il a laissé entendre qu'en compagnie de ses collègues de la gauche, il est tout disposé à prêter son concours au Gouvernement afin d'amener la solution des questions de cette nature.

Sur la question de la coopération de tous les partis dans la solution de ces grands problèmes, bien que l'on n'ait guère fait de tentatives pour la présenter au Parlement, l'opinion publique commence à favoriser cette idée dans tout le pays.

Dans la mère patrie, les partis se sont unis pour être en mesure de résoudre les difficultés produites par la guerre actuelle; si le succès n'a pas été aussi éclatant qu'on l'espérait, en Angleterre, la coalision a du moins contribué, à mon sens, à améliorer la situation. Il est inutile de songer à aborder la discussion ou la solution d'aucun de ces problèmes, si l'on ne s'est assuré le concours de tous les partis politiques. Comment pouvons-nous espérer que la question de la réforme administrative puisse jamais être réglée au Canada, lorsque les deux partis se jettent la pierre à ce propos et signalent les erreurs que chacun d'eux a commises dans le passé? Vous ne pourrez arriver à faire adopter une mesure progressive à ce sujet que si vous savez vous assurez le concours des deux partis.

Une particularité remarquable au sujet des observations que l'honorable ministre a formulée, aujourd'hui, ce n'est pas tout d'avoir négligé d'énoncer une politique substantielle afin de régler la question du transport transocéanique que d'avoir lancé un appel aux deux partis leur demandant d'unir leurs efforts afin de donner une solution satisfaisante à la question de l'industrie de la construction navale. Je me contenterai donc tout simplement d'affirmer pour l'instant que, si nous tenons compte des graves problèmes qui nous confrontent, nous serions bien loin d'accomplir notre devoir envers notre pays ou l'empire, si nous ne parvenons pas à obtenir la coopération des deux partis politiques. J'ajouterai de plus que, si cette coopération est nécessaire relativement à la création de l'industrie de la construction des navires et à la question du transport transocéanique, nous devrons l'obtenir également en ce qui a trait à la question de nos voies ferrées et à nombre d'autres problèmes.

Parlant d'une façon générale, quelle solution devons-nous apporter à la question du transport au Canada? La seule solution, c'est que nous adoptions une politique réellement nationale relativement aux entreprises de chemin de fer, ce qui revient à dire: que nous devrons nationaliser nos voies ferrées; nous devrons adopter une politique nationale relativement au problème du transport transocéanique.

A mon sens, il va falloir régler la difficulté au moyen de la nationalisation des navires, surtout selon les idées exprimées aujourd'hui par l'honorable ministre. Les

conditions du transport, et particulièrement du transport qui a dépendu des opérations de monopoles particuliers, ont été fort difficiles; ces monopoles ont toujours profité du public et ils en profiteront à l'avenir. Il faudrait établir un système de transport d'après une politique nationale appuyée par tout le peuple et ayant pour objet, non de spéculer sur le public, mais de travailler en sa faveur. C'est surtout la marine marchande d'Angleterre qui a contribué à l'exploitation du public; les armateurs ont imposé les tarifs à leur guise. On a soutenu que ces navires appartenant à des particuliers et voyageant sous un pavillon différent ne pouvaient être assujétis à l'autorité du Canada. Je n'ai jamais admis cette doctrine, je ne veux pas que nous tombions à genoux devant ces armateurs et que nous renoncions à les assujétir à notre autorité au moyen d'une loi spéciale. Il peut nous en coûter cher, mais il est relativement facile d'inaugurer une politique nationale au moyen de la nationalisation des navires ou de leur construction sous l'égide de l'Etat en vue d'assurer immédiatement des conditions de transport plus favorables. Comme je l'ai dit en discutant la question des chemins de fer il y a quelque temps, il est inutile d'instituer une commission des chemins de fer pour la réglementation des tarifs, si nous ne pouvons réglementer également les tarifs de transport sur mer qui sont maintenant établis par les monopoles. Tous les avantages, s'il en est, que devraient représenter, pour le peuple, les subventions aux chemins de fer et la loi instituant la commission des chemins de fer se sont évanouis parce que l'on a permis aux armateurs d'établir, quant au transport sur mer, les tarifs qu'il leur plaîrait. Il s'en est suivis que les prix furent augmentés non pas de mille fois, comme l'a dit l'orateur qui m'a précédé, mais de quatre à huit fois ce qu'ils étaient auparavant. L'honorable ministre ne me paraît pas avoir raison de soutenir que le consommateur a payé la plus grande partie de l'augmentation de ces tarifs. Peut-être a-t-il voulu dire que l'augmentation était également répartie entre le consommateur et le producteur. Dans tous les cas, si l'Etat avait eu l'autorité pour régler des tarifs de transport sur mer comme celui des tarifs de transport sur terre, nous nous trouverions aujourd'hui en mesure de concilier ces tarifs avec le plus grand avantage du producteur canadien et du consommateur.

Nos soixante ans d'expérience dans la construction des chemins de fer et le commerce maritime sont là pour démontrer que cet avantage dont le public a droit de jouir ne peut lui être assuré qu'au moyen de la nationalisation et de la réglementation de l'Etat. Sans cela, toutes les dépenses que nous avons faites jusqu'à présent pour améliorer notre situation au point de vue du transport auront été inutiles.

A en juger pour ce qu'on nous en a fait voir cet après-midi, les Etats-Unis s'aperçoivent qu'il leur faut un système national de transport sur mer. Dans ce cas, il leur faudra aussi un système national de transport sur terre. Tout cela démontre que l'on est de plus en plus convaincu de l'efficacité de la nationalisation comme moyen d'obtenir des taux de transport beaucoup moins élevés, tant sur mer que sur terre, ce que l'on n'obtiendra pas, cependant, avant d'avoir aboli le contrôle exercé par les monopoles particuliers sur ce continent. A cause de la guerre l'Angleterre a nationalisé ses chemins de fer et requisitionné tous les navires anglais en mer; mais le nombre de ces navires décline rapidement par suite des attaques de l'ennemi, et nous ne savons pas quand ces attaques cesseront. Il importe donc au Gouvernement et à la Chambre d'inaugurer une politique nationale ou, s'il le faut, une politique de parti ayant pour objet la création d'une grande marine marchande canadienne. Une des raisons pour lesquelles j'ai appuyé, il y a quatre ans, l'idée de construire des navires de guerre pour venir en aide à la mère patrie, c'est que ces travaux eussent fait naître dans notre pays une grande industrie qui eût consisté d'abord dans la construction de navires de guerre pour comprendre ensuite celle d'une marine marchande. Ils auraient dû commencer dès ce temps-là, c'est-à-dire avant la guerre. Or, la guerre dure depuis deux ans et les experts les plus autorisés disent que l'année prochaine n'en verra pas la fin. Il incombe donc au Gouvernement d'imaginer sans retard une politique ayant pour objet d'encourager la construction des navires au Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien.

M. MACLEAN (York-Sud): Il ne suffit pas d'encourager la construction des navires; il faut aussi en garder la direction après leur construction et les employer au trafic du pays et au développement de ce trafic. A quoi nous servira d'attirer des colons dans l'Ouest canadien, pour s'y établir et cultiver le sol, si les taux de transport sont tellement élevés qu'ils absorbent tous les produits de la ferme et

laissent aux cultivateurs à peine assez pour vivre? Nous ne réussirons pas à coloniser nos terres inhabitées, en dépit de tout ce que nous pourrons dépenser pour l'immigration, si le Gouvernement et le Parlement ne prennent pas la direction de notre système de transport, sur terre et sur mer.

Il y a maintenant soixante ans que nos voies ferrées sont exploitées par des compagnies privées et où en sommes-nous sous le rapport des tarifs? Nous avons de superbes réseaux de chemins de fer qui ont rendu de grands services au pays, mais sous le rapport des tarifs, notre situation est loin d'être ce qu'elle devrait être. Il est vrai que nous avons trois lignes transcontinentales, mais pour le même prix, nous aurions pu avoir un service supérieur, si la question du transport avait été envisagée et réglée d'un point de vue purement national. Nous aurions, par ce moyen, évité la construction de voies inutiles et, chose plus grave encore, la multiplication des services. Les trois lignes transcontinentales actuellement existantes comprennent des milles et des milles de voies ferrées qui font double emploi et dont la construction a été une dépense parfaitement inutile.

Un autre problème que nous aurons à résoudre, propablement durant la présente session, c'est celui de la multiplication des services. Sous ce rapport, nous avons échoué à l'égard des chemins de fer et nous échouerons à l'égard des navires, si nous n'avons pas une politique vraiment nationale qui implique la coopération. Peu n'importe par quel moyen on arrivera à cette réforme. Avec notre système actuel elle ne peut être accomplie que par un Gouvernement de parti; mais sommes-nous condamnés à un Gouvernement de parti, à tout jamais, après les fruits que ce système a donnés par le passé? Le besoin d'un système coopératif quelconque ne se fait-il pas sentir impérieusement? Dans ce moment critique de l'histoire du monde, on invoque la coopération au sujet de la guerre. Si la coopération est nécessaire en temps de guerre, pourquoi ne l'aurait-on pas en temps de paix, au sujet du commerce, du transport, du développement et de la colonisation du pays, ainsi que dans la solution des problèmes financiers, y compris nos banques et notre système monétaire?

Tout en félicitant l'honorable ministre sur le discours qu'il vient de prononcer je n'oublie pas le point faible de ce discours, c'est l'absence d'une politique d'action. Le ministre a déclaré que le Gouvernement était prêt à prendre conseil de l'opposition et à étudier la question en commun avec l'opposition. Ceci est un bon point. Nous savons, par les événements passés qu'on a déjà obtenu d'excellents résultats lorsque des citoyens appartenant aux différents partis se sont entendus pour étudier une question et adopter une politique d'action dans l'intérêt du plus grand nombre. J'espère que la Chambre fera connaître son opinion sur cette question, bien que ce ne soit peut-être pas aujourd'hui. La semence a été jetée et il est facile de constater qu'elle commence à germer; on peut constater par les journaux que ce problème occupe l'opinion publique. Le peuple se rend compte que nous avons fait trop de politique de parti, par le passé et que les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants. Nos voisins des Etats-Unis, après avoir fait l'expérience du Gouvernement de parti, paraissent en être fatigués. Tout ce que nous voyons nous porte à croire que, dans les conditions nouvelles qui existeront après la guerre, la seule chose possible pour un pays sera l'organisation nationale de ses ressources, de son système de transport, de son système scolaire, etc. Le pays qui, à l'avenir, ne mobilisera pas ses ressources et ne renoncera pas aux erreurs du passé, dans l'étude des grandes questions, se laissera nécessairement devancer. Des temps nouveaux exigent des méthodes nouvelles dans le gouvernement des nations et dans la solution des grands problèmes.

Cette profession de foi, que je fais en passant, exprime les convictions intimes auxquelles je suis arrivé après une étude consciencieuse des conditions qui existent ici et dans d'autres pays. Si nous voulons être une nation en état de tenir son rang dans les conditions nouvelles qui existeront et que nous pouvons déjà entrevoir, nous n'y arriverons qu'en écoutant des conseils dans le genre de ceux que le ministre du Commerce nous a donnés ce soir et dans d'autres circonstances antérieures. Il nous a déjà mis en garde contre les dangers et les funestes conséquences du favoritisme et du népotisme. Nous avons tous notre part de blâme pour cet état de choses; les deux partis et le public sont également coupables. Mais le public réclame un changement. Il espère qu'un homme surgira pour apporter les réformes nécessaires ou qu'un nouveau parti se formera dans le pays, un parti vraiment national, ayant un programme national, invitant tous les Canadiens à renoncer aux méthodes ac-

tuelles et à aborder l'étude des grandes questions d'un point de vue plus large et plus éclairé. Voilà ce que le public attend et il ne se déclarera pas satisfait de son Parlement et de ses institutions politiques, tant que des réformes n'auront pas été accomplies dans le sens que je viens d'indiquer.

M. J. G. TURRIFF (Assiniboia). Je partage un grand nombre des idées que vient d'émettre l'honorable député de York-Sud (M. Maclean). Je prévois qu'après cette guerre il y aura moins d'esprit de parti dans le pays. Je rends à mon honorable ami la justice de dire que plusieurs des réformes qu'il prêche aujourd'hui sont comprises dans le programme du parti qui sera au pouvoir demain. Tout ce qu'il demande ne sera peut-être pas accompli dans quelques mois ou même quelques années, mais il a déjà réussi à convertir le Gouvernement à plusieurs de ses idées.

Le ministre du Commerce m'a pris à partie parce que j'ai osé soulever la question de l'admission en franchise du blé. Il me reproche de revenir trop souvent sur ce sujet. Je ne l'ai pas soulevé plus souvent qu'il a lui-même réussi à l'éluder, chaque fois qu'il a eu à en parler. A l'entendre, cet après-midi, on aurait pu croire que c'est un crime pour les représentants d'une population d'un million et demi ou deux millions, qui habite les prairies de l'Ouest, et dont la principale industrie est la culture du blé, de soulever cette question et d'insister auprès du Gouvernement, pour en obtenir le règlement. C'est au Gouvernement qu'il appartient de la régler et il la trouvera continuellement sur son chemin, tant qu'il ne l'aura pas réglée. Personne n'est en droit de blâmer les représentants de l'Ouest ni de leur reprocher de revenir trop souvent sur ce sujet.

L'honorable ministre est profondément dans l'erreur quand il prétend que les tarifs ne concernent pas les cultivateurs; que peu leur importe que les taux soient bas ou élevés; que le producteur reçoit toujours le même prix pour ses produits et que c'est le consommateur d'outre-mer qui paie le coût du transport. J'ai été un producteur de blé et un commerçant de grain et je sais que lorsque les tarifs à Fort-William subissent une hausse de 3 à 5 cents par boisseau, la nouvelle est immédiatement transmise dans tous les points les plus reculés des prairies et le prix du blé baisse immédiatement de 2 cents par boisseau. C'est ce qui arrive invariablement; personne ne peut me contredire sur ce point. Comment un marchand peut-il payer le blé le même prix, s'il doit dépenser deux cents de plus par boisseau, pour l'expédier de Port-Arthur à Montréal? Il lui faut nécessairement abaisser le prix qu'il donne au cultivateur. C'est le coût du transport qui détermine ce que le cultivateur reçoit.

Grâce à la guerre actuelle, les taux transocéaniques sont passés de 5 cents par boisseau à 30, 40 et 45 cents. Je n'irai pas jusqu'à dire que si les taux revenaient soudainement à leur état normal, le cultivateur profiterait de la réduction dans son entier. Je ne soutiendrai pas une proposition aussi peu raisonnable, mais il est incontestable que si les tarifs étaient diminués, le cultivateur y gagnerait considérablement. Il profiterait sûrement d'une partie de la réduction. On peut poser comme règle que le taux du transport entre la ferme qui produit le blé et la ville de Liverpool, de Chicago, de New-York ou de Minneapolis, où le blé est vendu, a toujours été et sera toujours un des facteurs les plus importants.

L'honorable ministre du Commerce trouvera très peu de partisans dans l'Ouest, s'il persiste à dire que les tarifs ne font aucune différence pour les cultivateurs.

Depuis une dizaine d'années la classe agricole a fait d'énormes progrès et elle est actuellement très bien renseignée sur toutes les questions concernant l'écoulement des récoltes, les taux de transport et de tout ce qui se rapporte à la vente du grain. Le cultivateur est aussi bien renseigné sur ces questions que la plupart de nos hommes d'affaires dans les autres parties du pays, sont renseignés sur ce qui concerne leurs industries particulières.

L'honorable ministre a traité longuement et avec modération, la question des navires, mais il y a deux points qu'il a évité ou oublié et qu'il aurait dû traiter, car ils ne sont pas sans avoir une influence considérable sur la question. Si nous voulons encourager la construction maritime au Canada ne devrait-on pas admettre en franchise tous les matériaux qui entrent dans la construction d'un navire? Cette manière ne serait-elle pas la plus avantageuse de subventionner cette industrie, si une subvention est absolument nécessaire?

Ne serait-il pas plus facile de dégrever les matériaux qui servent à la construction des vaisseaux que d'accorder une prime supplémentaire de tant par tonneau? Il y a un autre facteur qui contribuerait grandement à procurer les vaisseaux nécessaires au transport du Canada en Europe de nos produits agricoles, et c'est le fret à procurer aux vaisseaux qui revien-

rent. Si mon honorable ami disait: Nous enlèverons le droit supplémentaire de 7½ p. 100 que nous avons imposé l'an dernier sur la marchandise anglaise, il activerait par là le commerce entre notre pays et la Grande-Bretagne et obtiendrait plus de bâtiments pour le transport de notre blé et de nos autres produits en Angleterre. Il me semble que ce serait un moyen plus économique de nous procurer des vaisseaux que l'offre d'une subvention. Qu'arriverait-il si l'Etat accorde une subvention de tant par tonneau? Prenons le cas du cultivateur qui s'applique à tous les conscommateurs et nous en sommes tous. Le cultivateur doit acquitter le droit supplémentaire sur la marchandise anglaise. En outre, il doit payer la subvention donnée pour la construction des vaisseaux, et de cette manière il paie deux fois. Quant au cultivateur de l'Ouest auquel on refuse le privilège de vendre son blé sur le marché le plus avantageux, il doit payer trois fois pour obtenir ce supplément de tonnage. Si mon honorable ami, au lieu d'enlever simplement le droit supplémentaire de 7½ p. 100 imopsé l'an dernier, offrait un programme bien défini que ses collègues approuveraient, et s'il disait que, afin d'encourager la venue des bâtiments du Canada et d'éviter le paiement d'une subvention spéciale pour obtenir des vaisseaux pour le transport des produits canadiens en Angleterre, nous inscrirons la marchandise anglaise sur la liste des articles admis en franchise...

M. BURNHAM: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de dire s'il conseillerait aux gens de se rendre dans l'Ouest, de s'y établir et de commencer la culture du blé?

M. TURRIFF: Si le Gouvernement venait nous dire: La marchandise anglaise sera inscrite sur la liste des articles admis en franchise...

M. BURNHAM: Il ne s'agit pas de cela.

M. TURRIFF: Dans ce cas, je n'ai pas saisi la question de mon honorable ami.

M. BURNHAM: Je voudrais savoir si, dans la situation actuelle, l'honorable député conseillerait aux gens de se rendre dans l'Ouest et de se livrer à la culture, ou de jeter le manche après la cognée?

M. TURRIFF: S'il y avait dégrèvement?

M. BURNHAM: Non, à l'heure qu'il est.

M. TURRIFF: L'honorable député a des idées noires. L'Ouest va bien.

M. BURNHAM: Répondez à la question.

M. TURRIFF: Je conseillerais à l'honorable député de s'établir dans l'Ouest.

M. BURNHAM: De quoi se plaint-on?

M. TURRIFF: De ce que le Gouvernement ne nous donne pas le meilleur marché pour notre blé. Mon honorable ami aurait à travailler s'il venait dans l'Ouest, mais il parait robuste.

M. BURNHAM: Vous avez démoli votre propre échafaudage.

M. TURRIFF: Je ne veux pas faire diversion. Je disais donc que si le ministre du Commerce inscrivait la marchandise anglaise sur la liste des articles admis en franchise, nous aurions moins de difficulté à nous procurer des vaisseaux pour transporter nos produits en Angleterre, parce que ce dégrèvement attirerait au Canada des bâtiments de commerce. Si le Gouvernement agissait ainsi, mon honorable ami n'aurait pas à poser cette question au sujet de la venue des gens dans l'Ouest. S'ils pouvaient se procurer la marchandise facilement et vendre leurs produits sur le marché le plus avantageux, vous ne pourriez pas les empêcher de venir dans l'Ouest, même en les rouant de coups. Dégrever le blé, ce n'est pas tout le diriger vers les Etats-Unis. Si le raisonnement de l'honorable député est fondé, et si le prix est plus avantageux au Canada, pas un seul boisseau de notre blé n'ira aux Etats-Unis. Mais si nous avions cet autre marché, nous pourrions suivre l'exemple des éleveurs de l'Ouest.

A l'heure qu'il est, les bêtes à cornes entrent en franchise aux Etats-Unis, et elles y vont presque toutes uniquement parce qu'elles s'y vendent plus cher que dans l'est du Canada ou en Europe. Le cultivateur qui vend son bétail tient compte du prix et il en tiendra compte lorsqu'il vendra son blé. S'il ne pouvait pas obtenir un meilleur prix qu'au pays, il ne vendrait pas à l'étranger.

Je suis parfaitement d'accord avec le ministre du Commerce lorsqu'il dit qu'un pays doit avoir une flotte marchande qui lui appartienne pour exporter et pour importer. Il s'agit de savoir quel est le meilleur moyen d'arriver à ce résultat. Je n'ai jamais beaucoup approuvé le subventionnement des entreprises, mais la subvention a un avantage: on sait ce que l'on paye. Et lorsqu'il s'agit de subventionner ou de

grever un produit canadien, j'aime mieux le subventionner, parce qu'il est plus facile de régler la subvention et que chacun sait exactement ce qu'il paye.

Mais je ne sache pas que la subvention soit le meilleur moyen de se procurer une flotte marchande. Il l'est peut-être; je ne prétends pas être très renseigné sur ce point, mais je pense qu'il est absurde que le ministre se présente au comité sans avoir aucun projet à lui soumettre, et qu'il demande ensuite au représentant de Saint-Jean de donner les grandes lignes du sien. Que le ministre élabore un projet qui sera tout d'abord approuvé de ses collègues, puis qu'il le soumette à la Chambre. Si ce projet est raisonnable, il sera, j'en suis certain, fortement appuyé par la gauche. Mais je ne pense pas que ce soit à l'opposition de tracer un plan pour le ministre du Commerce.

Ce n'est pas à dire que nous ne pourrions pas le contenter, car j'ai une très bonne opinion de son jugement—une bien meilleur opinion que celle que j'ai du jugement du ministère pris dans son ensemble. Cependant, si le ministre approuvait un projet de la gauche, ses collègues pourraient ne pas l'accepter, et c'est pour cette raison qu'un projet de ce genre doit être soumis par le ministère et être approuvé par tout le cabinet.

J'ai dit le peu que j'avais à dire, et je ne m'excuse pas d'avoir soulevé la question du dégrèvement du blé. Je la mettrai sur le tapis aussi souvent que je le croirai nécessaire, et je ne cesserai de le faire que lorsque nous aurons procuré cet avantage aux cultivateurs de l'Ouest. Ce serait un bienfait non seulement pour eux, mais pour tout le Canada, et personne n'aurait à en souffrir.

Je voudrais que le ministre fit une tournée dans l'Ouest et ne rencontrât pas les partisans fidèles du ministère, mais qu'il assistât à quelques grandes conventions de cultivateurs, par exemple, à celles des Grain Growers et des United Farmers. Que le ministre approuve ce que ces conventions pensent du dégrèvement du blé, et il s'apercevra bientôt que son collègue, le solliciteur général, se trompait beaucoup en disant en cette enceinte qu'il était convaincu que les neuf dixièmes de l'agitation en faveur du dégrèvement du blé étaient causées par des motifs politiques, et que l'autre dixième provenait de fausses doctrines économiques.

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

[M. Turriff.]

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides,

Subventions postales et paquebots.—Service postal par paquebots entre le Canada et la Grande-Bretagne, $1,000,000.

L'hon. M. OLIVER: Avant six heures, il y a eu une discussion générale concernant les tarifs applicables aux passagers et à la marchandise, et je suppose le ministre ne s'oppose à ce que le débat se poursuivre.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Nullement.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre peut-il nous dire quelle qualité de grain a traversé l'Atlantique depuis la clôture de la navigation des lacs jusqu'au milieu du présent mois?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Cette question a trait à cet article du budget, mais tout ce qui se rapporte au transport du grain, au transbordement, aux routes et à tous les autres sujets sera discuté lorsque sera mis à l'étude le crédit relatif au commerce du grain de l'Ouest. Je me propose de soumettre ce crédit demain alors que j'aurai mes notes avec moi et que je donnerai des renseignements complets. L'honorable député a parfaitement raison de poser sa question, parce que beaucoup de grain s'exporte par cette route.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a pas été très clair dans ses explications d'hier sur ce qu'on a fait du grain transporté par le Transcontinental l'hiver dernier.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce sujet viendra sur le tapis à l'article du transport par chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: Si le ministre pouvait obtenir ces renseignements de son collègue, ils seraient très utiles.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je veux moi-même me les procurer, afin que nous les ayons lorsque l'article du budget sera mis en discussion.

L'hon. M. OLIVER: J'avais l'intention de m'occuper des questions qui ont été discutées cet après-midi, à l'aide des renseignements que je demande en ce moment. Toutefois, il me suffira de les avoir demain lorsque la question sera discutée.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Elle le sera demain ou après demain.

L'hon. M. OLIVER: J'ai prêté l'oreille à l'exposé que le ministre a fait des causes de la disette actuelle de navires, et je me rappelle qu'il a fortement appuyé sur ce que, dès le début des hostilités, la marine marchande de l'Allemagne et de l'Autriche s'est trouvée éliminée du commerce mondial, à l'exception de ceux des navires de ces deux nations qui, ayant été saisis dans les ports anglais, ont dû être subséquemment remis en service. Depuis ce moment-là, le Portugal a pris possession de certains navires appartenant à l'ennemi qui s'étaient réfugiés dans ses ports, et je crois que l'Italie en a fait autant. Je ne sais combien de navires des deux empires enne-ennemis qui se trouvaient dans les ports de ces derniers ou se sont réfugiés en des ports liés, mais le nombre doit en être considérable. C'est donc autant de navires dont la guerre n'entrave pas en ce moment la mise en service. Il va sans dire que ceux des navires marchands des deux empires ennemis qui se trouvaient dans les ports de ces derniers ou se sont réfugiés en des ports neutres ne servent pas au transport; mais d'un autre côté, l'Allemagne, l'Autriche et la Turquie n'ont plus de commerce maritime, sans compter que celui de la Russie se trouve très considérablement restreint.

La guerre est donc loin d'avoir privé les alliés et les nations neutres d'autant de navires que le ministre voudrait donner à penser, car si le nombre des navires est devenu moindre, le blocus fait qu'il y a moins de transport à effectuer. Si j'insiste sur ce point, c'est surtout pour mettre en lumière ce que je considère comme le plus déplorable aspect de la situation présente du commerce maritime, pour faire ressortir ce fait que, tout compte tenu de la part que l'on peut légitimement attribuer à la guerre de l'augmentation du coût du transport maritime, la véritable cause de cette augmentation, il faut bien le reconnaître, réside en ce que les armateurs de l'Atlantique, tirant parti des exigences qui se font sentir dans le monde entier, se prévalent de leur toute-puissance de façon à mettre en péril et les nations alliées et la civilisation mondiale. A mon avis, les armateurs de l'Atlantique, pour ne pas parler de ceux des autres parties de l'univers, constituent aujourd'hui la coalition la plus puissante, et, eu égard surtout aux circonstances, la plus monstrueuse dont le monde ait jamais été témoin.

En discutant cette question, il convient de se rendre compte que nous sommes en présence d'une situation artificielle qui autorise la prise de mesures énergiques qui ne seraient point de mise si l'augmentation du coût du transport maritime était la conséquence naturelle d'un état de choses que la guerre aurait provoqué dans le monde entier. Cette augmentation, je le reconnais, est légitime jusqu'à un certain point, mais, en supposant même que tout ce que le ministre a dit soit bien vrai, je ne saurais encore admettre que cela suffise à motiver l'augmentation dans la proportion de 4, 5, 6, 8 cents et même de 1,000 p. 100, depuis le commencement de la guerre, du coût de transport sur la courte distance qui sépare le Canada de la Grande-Bretagne. Cette augmentation est tout à fait disproportionnée au changement de la situation.

Les gages et les frais d'entretien des matelots représentent la majeure partie du coût du transport maritime. Les gages des matelots sont aujourd'hui plus élevés et la cherté de la vie est devenue plus grande; mais l'augmentation des gages n'excède pas 100 p. 100—je doute même qu'elle soit de 50 p. 100—et la cherté de la vie n'a pas plus que doublé; le coût du transport maritime s'est néanmoins accru de 800 et même de 1,000 p. 100. Cette augmentation me paraît absolument injustifiable.

Ceci m'amène à dire que si je ne vois pas d'un bon œil le projet de subventionner la construction des navires au Canada que le ministre suggère pour l'avenir, je considère que la situation présente est telle que si l'on veut que le Canada, en tant que participant à la grande alliance, et la mère patrie échappent à la rapacité des armateurs de l'Atlantique, il faut prendre sans tarder des mesures énergiques afin de pouvoir subvenir aux besoins communs de notre pays et de la Grande-Bretagne. A venir jusqu'au commencement de la guerre, l'accaparement de la marine marchande n'avait jamais été effectué de façon complète; on avait simplement été témoin par-ci par-là d'un accaparement partiel, restreint. Mais depuis que la guerre est déclarée, les armateurs de l'Atlantique se sont tous coalisés, et pour eux il ne s'agit plus que de savoir quelle somme de bénéfices ils pourront réaliser sans tenir le moindre compte du service à effectuer, et cela quand ils savent que des deux côtés de l'Atlantique la situation est tellement grave que l'existence même de la nation est à leur merci. Ils tiennent la civilisation à la gorge, ils l'étouffent.

Le ministre s'est efforcé de démontrer que c'est le consommateur et non point le producteur qui supporte les frais de transport; peu importe qui paie ces frais: il est bien

certain que c'est sur les nations alliées que pèse ce nouveau fardeau. Ce que les armateurs ajoutent aux tarifs qui, eu égard à toutes les circonstances, seraient justes et raisonnables, c'est autant qu'ils prélèvent sur les nations alliées qu'ils assujétissent ainsi sans raison valable à un fardeau de plus en plus accablant. Je ne m'attarderai pas à discuter longuement la question de savoir qui paie les frais de transport, car cela est assez indifférent à l'objet de son argumentation; mais je considère que c'est le producteur canadien qui, dans les circonstances, en porte le fardeau, et voici une des raisons que j'ai de le penser.

A l'époque où le transport coûtait moins cher et où le prix du grain était moins élevé qu'à présent sur la place de Liverpool, le cultivateur canadien obtenait de son blé un prix plus rémunérateur; mais depuis 1914 le prix du grain s'est élevé à Liverpool, mais il s'est abaissé au Canada, tandis que le coût du transport maritime allait en augmentant. Il me paraît incontestable que si le coût du transport était resté le même qu'autrefois, le Canada eût bénéficié de la hausse du blé en Angleterre. Que ce soit le producteur ou le consommateur qui perde de l'argent, nous savons que cette augmentation très considérable du coût du transport maritime pendant la durée de la guerre nous plonge dans le plus profond embassas.

Le ministre a invité la Chambre, les membres de la gauche à le conseiller du mieux qu'ils peuvent quant aux mesures à prendre dans les circonstances. Etant donné notre système de gouvernement, je ne sache point que telle soit la mission du parti de la gauche. Le Gouvernement ayant été mis au fait de l'existence d'un certain état de choses, il était de son devoir d'aviser aux moyens d'y remédier. S'il fallait donner une telle tournure au débat, je me verrais obligé, suivant un peu en cela l'exemple de mon honorable collègue de Saint-Jean (M. Pugsley), de dire que si nous eussions été aux affaires, nous nous serions rendu compte avant existe depuis un certain temps, et que nous aurions su aviser aux moyens de faire face à la situation présente. Mon honorable ami (sir George Foster) doit voir qu'il n'y aurait absolument rien à gagner à discuter de la sorte, puisqu'il est impossible de prouver quoi que ce soit. On peut cependant s'accorder à reconnaître qu'il était possible de faire face à cette situation dans une certaine mesure ou que, du moins, il y avait lieu de se préparer à y faire face à

[L'hon. M. Oliver.]

l'époque où elle commença de se dessiner ou au moment où il devint évident qu'elle se produirait. Mais ce n'est pas là-dessus que je tiens à insister.

Autant que je puis m'en rendre compte, les tarifs et les moyens de transport entre les deux côtés de l'Atlantique mettent le Canada et le Royaume-Uni en présence d'une situation éminemment critique à laquelle il importe de parer sans délai aucun. Je ne me donne aucunement comme étant favorable au projet dont mon honorable ami (sir George Foster) a fait aujourd'hui l'exposé et qui consisterait à subventionner la construction des navires, mais je tiens à dire que je suis prêt, eu égard à la crise à laquelle nous nous heurtons, à seconder le Gouvernement en, pour ainsi dire, tous ce qu'il fera—pourvu qu'il s'agisse de mesures d'ordre pratique—pour faire face à la situation et obtenir que le transport maritime s'effectue en des conditions satisfaisantes et à la faveur de tarifs raisonnables.

Pendant la durée de la guerre, il convient assez peu, ce me semble, de faire des conjectures sur ce qui pourra peut-être survenir après la conclusion de la paix. Eu égard aux conditions qui prévalent en ce moment, je considère que les nations alliées, y compris le Canada, doivent ne faire porter leur pensées que sur une seule chose: la victoire. Quand nous aurons triomphé de l'ennemi, il sera temps de faire des projets et de songer à l'avenir; d'ici là, nous devons n'avoir d'autre souci que de remporter la victoire et de faire qu'elle soit assez éclatante pour ne laisser subsister aucun doute quant au résultat et au vainqueur. Je sais que parmi les esprits les plus éclairés du Canada il en est plusieurs qui ont longuement médité sur ce que nous ferons après la guerre; mais, je le répète, ces préoccupations sont préjudiciables à notre intérêt si elles ont pour effet de détourner l'attention de notre objet essentiel qui est le triomphe de nos armes. Ces préoccupations, laissons-les de côté pour le moment et ne songeons qu'à nous assurer la victoire.

M. SINCLAIR (Guysborough): Si je n'avais été appelé au dehors, j'aurais aimé à dire quelques mots sur cette question avant que la Chambre se formât en comité, mais il est encore temps, je suppose, de faire part de ma manière de voir en aussi peu de temps que possible. J'apprends avec plaisir que le ministre a décidé d'intervenir en une matière aussi importante et qui, pour la Chambre, n'est pas nouvelle. Depuis douze ans que j'ai l'honneur

d'occuper un siège en cette enceinte législative, je ne crois pas qu'il se soit passé une seule session sans que la construction des navires soit venue en discussion. Bien que le sujet ait été étudié sous chacun de ses aspects, il est évident que nulle décision n'a encore été arrêtée.

Il ne s'agit pas de parti, et j'espère qu'on n'en fera pas de l'esprit de parti. C'est une question d'affaires et je ne vois aucune raison pour que les deux partis ne la considèrent pas à ce point de vue et ne s'entendent pas sur une solution.

Originaire de la Nouvelle-Ecosse, je prends un intérêt particulier à la question. Chez nous, nous évoquons l'époque où notre province avait des chantiers maritimes prospères. Il n'y a pas si longtemps que nous pouvions nous vanter qu'il n'y avait pas un pays au monde, pas même l'Angleterre, qui possédait autant de navires comparativement à sa population que la petite province de la Nouvelle-Ecosse. Nous sommes descendus de ces hauteurs, et nous avons commencé à descendre très peu de temps après 1867. Vous avez souvenance que bientôt après la Confédération, on a établi au Canada un tarif très élevé, qui remplaça le tarif de 10 pour 100 que nous avions dans la Nouvelle-Ecosse. J'ai à l'idée qu'une des causes qui ont contribué à détruire chez nous l'industrie de la construction navale, a été l'augmentation que ce nouveau tarif a produit dans les prix de la construction. Un navire coûtait plus cher à construire, et une fois en mer, il lui fallait faire la concurrence avec toutes les marines de l'univers; avec les vaisseaux de la Clyde, de la Humber et d'autres chantiers anglais, où on se procure le matériel et la main-d'œuvre à bon marché et où cette industrie a fait des progrès si considérables.

Une autre cause a été l'introduction de navires en fer, remplaçant les coques en bois. Naguère nous construisions facilement les bâtiments de bois, mais quand le fer remplaça le bois, puis l'acier le fer, nous fûmes aux prises avec de grandes difficultés. Ceux d'entre nous qui avaient engagé leurs capitaux dans les chantiers maritimes les retirèrent pour les placer dans des industries qui, à cause du tarif protecteur, laissaient entrevoir de gros revenus; plusieurs le regrettèrent et perdirent leur argent.

Voici maintenant le problème qui se pose: pouvons-nous revenir à un système pratique; pouvons-nous reprendre la suprématie maritime que nous avons perdue? Tous les citoyens de la Nouvelle-Ecosse ont cette ambition. Nous aimons à nous dire un peuple de marins, parcourant les mers et allant chercher les produits des terres lointaines. C'est une ancienne tradition restée vivace dans notre province. J'ai la certitude que la province dont je suis se féliciterait de toutes mesures qu'on pourrait prendre aux fins de ressusciter les chantiers maritimes.

Je regrette que le ministre du Commerce n'ait pas jugé à propos de nous dire si le Gouvernement avait élaboré quelque projet que nous aurions pu, s'il était sérieux, étudier et discuter. Mais si ce n'est que verbiage; si ce n'est qu'une discussion sans visée pratique, à quoi sert de nous y arrêter?

Dans le passé, on nous a servi tant de ces projets illusoires que nous aimerions croire que le ministre pour le coup est de bonne foi en suggérant ce projet. Nous n'allons pas oublier qu'en 1909 le ministre du Commerce a fait en Chambre un grand discours, décrivant en termes enthousiastes ce qu'il adviendrait dans l'avenir alors que le pays établirait ses chantiers maritimes et lancerait sur mer sa marine marchande. Nous avions foi en lui à ce moment, nous croyions en sa prophétie; il réussit alors à obtenir l'assentiment des deux partis, mais depuis six ou sept ans, le ministre n'a pas eu trop de temps pour s'échapper de la situation où il s'était mis dans cette circonstance.

Si quelqu'un au Canada est responsable de notre insuccès là-dedans, c'est bien le ministre du Commerce. Je regrette d'avoir à le dire, mais dans des affaires de ce genre, il faut dire la vérité.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Dire la vérité telle qu'on l'entend.

M. SINCLAIR: Je le félicite, cependant s'il va se convertir; si sincèrement et honnêtement il va préparer les voies pour introduire au pays cette importante réforme.

Tout le monde se réjouirait si la prophétie du ministre du Commerce pouvait se réaliser et je suis tout à fait de l'avis de mon honorable ami (M. Turriff) que l'urgence est telle que le Gouvernement ne doit pas différer. Ce n'est pas seulement sur l'Atlantique, à mon avis, que ce besoin se fait sentir. Ce n'est pas seulement dans le nord de l'Atlantique que les tarifs sont excessifs. La même chose existe sur l'océan Pacifique, dans le sud de l'Atlantique et sur toutes les mers du monde. Les propriétaires de navires retirent tout autant de profit du commerce entre l'Argentine et la Méditerranée qu'entre Halifax et Liverpool. Ce qui

distingue le transport maritime des autres commerces, c'est qu'il a tout l'univers pour marché. Ces armateurs n'ont qu'à suivre le cours du marché. Quand se présente une cargaison, elle est mise en adjudication sur les marchés des grandes villes, à Londres par exemple, ou New-York, et l'entreprise est adjugée à l'armateur qui soumissionne au plus bas prix, et il y a des soumissionnaires venus des quatre coins du globe.

Les armateurs des pays où se trouve la marchandise se font représenter ou chez les Lloyds, à Londres, ou dans toute autre ville où a lieu l'adjudication, et les cargaisons se transportent au cours du marché. Je doute fort que mon honorable ami (M. Oliver) puisse établir qu'il y a un trust.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Très bien! très bien!

M. SINCLAIR: Je ne crois pas qu'il y ait de trust. Le commerce de transport par tout le globe est trop considérable pour permettre d'en faire un monopole. Tout l'univers s'y trouve intéressé.

M. MACLEAN (York-Sud): N'a-t-on pas coalisé le transport du nord de l'Atlantique?

M. SINCLAIR: Pas que je sache.

M. MACLEAN (York-Sud): Je pense que la chose existe.

M. SINCLAIR: Du moins je n'en sais rien. Jamais l'on m'en a parlé.

M. MACLEAN (York-Sud): Le chemin de fer Canadien du Pacifique, entre autres, en fait partie.

M. SINCLAIR: Je ne vois pas qu'il y aurait profit à coaliser le transport du nord de l'Atlantique. Il y a, à New-York, ou il y avait, une compagnie de navires, laquelle, paraît-il, cherchait à monopoliser tout le transport du pays; mais le projet avorta et aujourd'hui je ne sache pas qu'il se trouve une seule compagnie de quelque importance qui règle les prix d'aucune manière. S'il s'en trouve une, je l'ignore; mais mon honorable ami est peut-être mieux renseigné. Je ne demande pas mieux qu'il nous dise ce qui en est; par tout l'univers il se transporte environ 50,000,000 de tonnes de marchandises dont 20,000,000 environ appartient à la Grande-Bretagne. Vient ensuite l'Allemagne avec plus de 5,000,000 de tonnes, puis les Etats-Unis qui ont aussi plus de 5,000,000 de tonnes, dont une grande partie appartient au commerce du littoral. Les Etats-Unis, à l'encontre de l'empire britannique, s'occupent très peu du commerce sur les hautes mers; au Canada, nous avons un assez grand nombre de navires, mais, d'après notre système, nous mettons sur la liste tous les petits vaisseaux qui sillonnent les lacs, les allèges et les bâtiments de tout genre.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a des bâtiments importants sur les lacs.

M. SINCLAIR: Je veux bien, mais on les additionne tous ensemble, ce qui donne un chiffre de 700,000 tonneaux ou peut-être un peu plus. Très peu de ces navires sont destinés au service maritime. Il y en a quelques-uns et j'ai été sur le point d'interrompre le discours de l'honorable ministre pour faire une suggestion. Il disait qu'il n'y avait rien que le Gouvernement pourrait faire pour baisser les prix.

L'idée me vint de lui rappeler que le ministère aurait pu faire la même chose que le gouvernement anglais. Ce dernier a réquisitionné les navires dont il avait besoin pour la guerre et le commerce et a obligé les armateurs à travailler pour lui; et aujourd'hui les armateurs transportent les cargaisons du gouvernement anglais pour à peu près le tiers de ce qu'ils recevraient s'ils avaient la liberté de faire le transport pour le premier négociant venu. C'est-à-dire que le gouvernement anglais paie aux navires irréguliers environ 12 schellings par mois pour chaque tonneau, tandis que l'armateur pourrait gagner de 35 à 40 schellings environ par mois sur le marché, si ses navires n'étaient pas requisitionnés par le gouvernement anglais. C'est ce système qui a permis au gouvernement anglais de régler les prix pour une partie du transport, environ 33 p. 100, d'après e dernier rapport que j'ai vu. Le gouvernement du Canada aurait pu faire de même. Il aurait pu réquisitionner tous les navires enregistrés au Canada pour faire le service canadien à un prix raisonnable.

Pour calculer le taux à payer, le gouvernement anglais a pris la moyenne des profits des trois annnées antérieures à la déclaration de guerre, en tenant compte de l'augmentation dans les gages de l'équipage et dans les primes d'assurance. C'est avec ces données qu'on put établir le taux qui a cours sur tous les navires mis en réquisition.

M. BRODER: Est-ce que le gouvernement anglais ne se tient pas responsable de toutes avaries?

M. SINCLAIR: Oui. Tous les navires sont assurés suivant une convention entre le gouvernement et certaines compagnies de Londres. C'est le gouvernement qui paie l'assurance, de sorte que si un navire est coulé par un sous-marin où fait naufrage d'une façon quelconque, le propriétaire reçoit la valeur du vaisseau.

On tient compte aussi de l'augmentation dans les gages de l'équipage, de sorte que l'armateur s'en trouve assez bien, tandis que le gouvernement anglais peut faire transporter ses colis à un prix juste et raisonnable. Voilà ce qu'aurait pu faire mon honorable ami, mais ce qu'il n'a pas fait; Il a même laissé le gouvernement anglais, si je suis bien renseigné, réquisitionner des navires canadiens, chose que le gouvernement canadien, à mon avis, n'aurait pas dû permettre.

Les navires enregistrés au Canada devraient être sous la haute main du Gouvernement canadien et s'il faut opérer quelque réquisition ou obéir à des ordres, c'est notre propre Gouvernement qui doit exécuter ce travail. Nous sommes loyaux à la Grande-Bretagne; nous sommes prêts à l'aider —et c'est là ce que nous faisons—dans cette guerre sérieuse; nous envoyons à son secours ce que nous avons de meilleur, sans tenir compte de l'argent ni même des existences; nous sommes prêts à faire notre part pour assurer la victoire finale. Egalement, nous n'attendons pas que le gouvernement anglais s'adresse à nous pour nous demander d'envoyer des soldats à l'autre côté de l'océan; nous tenons à les envoyer volontairement. Nous jouissons de la liberté de gouvernement, dans ce pays, et je demanderais que notre Gouvernement prît l'attitude, pour la réquisition des navires, qu'un gouvernement indépendant et libre devrait tenir et qu'il dît: Non, s'il faut réquisitionner des navires canadiens, je le ferai moi-même, et s'il est nécessaire de mettre au service des autorités britanniques nos navires, afin de les aider dans cette guerre, j'agirai dans ce sens, mais j'exercerai la haute main sur tous les navires enregistrés au Canada. Voilà l'attitude que le Gouvernement canadien aurait dû prendre.

Je viens de dire que nous n'avions pu, durant nombre d'années, faire le moindre progrès sensible, en ce qui concerne la construction des navires et j'ai attribué ce fait à deux raisons. L'une de ces raisons n'existe plus. Nous avons maintenant, en ce pays, une industrie de l'acier considérable. Nous pouvons produire l'acier en quantités énormes. Nous avons des laminoirs qui nous permettent de laminer l'acier employé dans la construction des vaisseaux. Nous comptons un grand nombre d'ouvriers habiles qui peuvent exécuter le travail. Nous avons, aujourd'hui, au Canada, tout ce qui nous manquait, sous ce rapport, il y a vingt-cinq ans. Mais nous avons toujours un tarif protecteur élevé qui nous embarrasse et qui, à mon sens, ne nous permet pas de rivaliser, en ce qui a trait à la construction des navires, avec la Grande-Bretagne libre-échangiste, à moins qu'on ne prenne le moyen d'aider les Canadiens qui se livrent à cette industrie. Qu'on prenne la France, par exemple. Sa population compte sur une ligne côtière très étendue et elle a toujours désiré ardemment posséder une marine marchande. Nul gouvernement n'a fait autant que le gouvernement français dans ce sens. Il a payé des primes considérables; il a même acquitté tant du mille pour le voyage que le navire accomplit sur l'océan, cela, dans le but d'engager la population de la France à inaugurer l'industrie de la construction des navires. Il a consacré à cette fin des sommes considérables d'argent, mais il n'a pas obtenu de succès marqué. La France ne possède, aujourd'hui, au point de vue du volume du transport maritime, qu'environ 2,000,000 des 50,000,000 de tonneaux que représente le transport des nations maritimes du globe. 2,000,000 de tonneaux représentent tout ce qu'elle a pu mettre à bord des navires, en dépit de toute la protection qu'elle offrait. Quelle est la raison de cet état de choses? C'est que la France est un pays soumis à un régime de protection élevée et tout coûte à ce point cher qu'elle ne peut construire un navire, le mettre à l'eau et faire soutenir la concurrence avec le reste du monde dans cette industrie.

Les honorables députés ne doivent pas croire qu'il est facile de se lancer dans la construction des navires. Avant la guerre, les propriétaires de navires ont fait face à beaucoup d'obstacles et plusieurs d'entre eux ont dû abandonner la partie. Ils n'ont réalisé, en plusieurs cas, que 5 pour 100 de leur mise de fonds, et leur propriété ou disparaissait ou diminuait de valeur d'une année à l'autre. Voilà ce qui s'est produit au cours de toutes les années de misère qui ont précédé la guerre. Si l'on veut s'embarquer dans l'industrie de la construction des navires, on doit se préparer à subir le contre-coup de circonstances désavantageuses ou incertaines aussi bien que celui d'un état de choses avantageux, et dans le but d'en arriver là, il faut construire ces propres navires, en utilisant le moins de capitaux possibles, parce qu'il

faut acquitter des dividendes sur chaque dollar qu'on place dans cette industrie. S'il en coûte au Canadien pour construire des navires plus qu'il n'en coûte à l'Anglais ou à l'Ecossais, il doit se procurer cet argent d'une source quelconque, et c'est la question que le Gouvernement doit régler.

Le projet qui existe aux Etats-Unis et que le ministre du Commerce et de l'Industrie a prôné, aujourd'hui, ne semble pas pratique. Nul capitaliste ne voudra agir de concert avec le Gouvernement. Si je l'ai bien compris, le ministre a dit que d'après ce projet qui est proposé à l'étude du congrès des Etats-Unis, aujourd'hui, le Gouvernement exigerait la possession de l'intérêt principal dans le capital qu'on placerait dans la construction des navires et qu'il inviterait des entrepreneurs à se joindre à lui. J'ose dire que les capitalistes ne se lanceront pas dans cette industrie ou ceux qui sont engagés dans une entreprise particulière, ne se lanceront pas dans cette industrie avec le Gouvernement. L'expérience des Etats-Unis ressemble à la nôtre. Le Gouvernement n'a pas obtenu de succès dans l'administration des affaires commerciales. Je crains que le même insuccès ne l'attende encore, car je crois que l'on constatera que ce projet est irréalisable.

La dernière proposition soumise par le ministre me frappe, bien que je n'ai pas eu beaucoup de temps pour l'étudier, comme pouvant être de quelque utilité. J'espère qu'il la mettra en pratique, s'il le peut. Aujourd'hui, une grande activité se manifeste aux Etats-Unis, dans la construction des navires. Déjà les Etats-Unis possèdent une flotte d'environ 5,000,000 de tonneaux. Depuis un an, ils ont diminué leur tarif. Ils ont rendu plus facile à un homme la tâche de la construction des navires. Ils n'ont jamais payé de prime, mais ils ont ouvert l'enregistrement aux Etats-Unis, des navires étrangers, ce qui a bien son avantage.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Durant sept ans.

M. SINCLAIR: En effet. Quiconque le désire peut se rendre à l'étranger, acheter un navire, l'amener aux Etats-Unis, l'enrégistrer sous le drapeau américain et le mettre en service comme navire des Etats-Unis. Ce n'est que dernièrement qu'il a obtenu ce privilège. Cela a augmenté considérablement le nombre des navires des Etats-Unis au cours des deux dernières années. D'après les dernières statistiques que j'ai vues et qui sont contenues dans le rapport du département du Commerce pour le présent mois d'avril, il appert qu'il y a, aux Etats-Unis, 360 vaisseaux qui peuvent transporter, en moyenne, 1,067,856 tonnes de fret. On peut voir qu'il y a beaucoup d'activité, aux Etats-Unis, dans la construction des navires et je suis porté à croire que si les Etats-Unis diminuent leur tarif et deviennent en réalité un pays libre échangiste, ils seront bientôt les rivaux de la Grande-Bretagne sur les mers. Ils ont été les rivaux de la Grande-Bretagne dès la moitié du siècle dernier avant l'adoption de leur politique de haute protection.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce nouveau trafic est presque entièrement côtier.

M. SINCLAIR: Je crois qu'il est grandement côtier, et il va sans dire que, dans le cas du commerce des Etats-Unis, on trouve un certain avantage. On confine le commerce côtier des Etats-Unis à des navires des Etats-Unis. Il n'est pas permis à un navire étranger de prendre la moindre part de ce commerce côtier.

Il y a encore un autre détail important qui se rattache à la question. On laisse beaucoup de latitude, quant au choix des officiers. Aux Etats-Unis, on n'exige pas d'officiers diplomés pour un navire qui ne jauge pas 700 tonneaux. Cela donne beaucoup de liberté aux classes plus modestes des navires côtiers et leur permet de poursuivre une industrie qu'ils ne pourraient pas autrement, s'ils étaient soumis à nos lois. Si on consulte la loi de la marine marchande du Canada, on constate qu'elle est fort complexe puisqu'elle contient environ mille dispositions dont plusieurs ne sont plus d'application et qu'on devrait biffer vu qu'elles ne peuvent qu'embrouiller la situation.

Il est une chose sur laquelle je désire appeler l'attention du ministre. Nonobstant toutes les discussions qui ont eu lieu, ici, le Gouvernement n'a rien fait en vue de reviser les lois relatives à la marine marchande de ce pays et de les mettre un peu plus d'accord avec la situation présente. J'ai fait observer au ministre des Affaires navales (M. Hazen) que nos navires se trouvaient dans une position défavorable parce qu'on les empêchait de prolonger leurs voyages vers le sud au-delà de 5 degrés de latitude nord. A différentes reprises, j'ai appelé l'attention du Gouvernement sur cet état de choses, mais il n'a rien fait. Cette question ne se rattache aucunement au commerce sur la haute mer, mais elle intéresse grandement le commerce côtier. On devrait l'étudier et la résoudre,

mais jusqu'à présent le Gouvernement ne veut pas opérer ce changement. On a insisté sur cette modification en diverses circonstances. Aujourd'hui même, il y a un bill soumis à la Chambre et qui a été lu la 2e fois, mais qui ne peut aller plus loin, à moins que le Gouvernement n'en fasse une mesure ministérielle. Il demande simplement qu'on permette aux navires côtiers de faire le transport du trafic destiné au pays du sud, et le transport le plus profitable peut-être est celui qu'on trouve sur le littoral de la République Argentine et du Brésil. D'après les règlements présentement en vigueur, on ne permet pas à un navire côtier de se rendre, au sud, plus loin qu'à 5 degrés de latitude nord, ce qui a pour résultat que les propriétaires retirent leurs navires de l'enregistrement canadien pour les inscrire aux Barbades et à d'autres possessions britanniques afin qu'ils se trouvent en état de continuer leur industrie.

Cela ne devrait pas exister, mais malheureusement c'est ainsi que le fait se présente. De soixante à soixante-dix gros voiliers, appartenant aux Provinces maritimes, ont été au cours des dernières années retirés du registre canadien et on les a inscrits au registre des Barbades. Ils n'ont plus navigué sous le drapeau du Canada, parce que le Gouvernement canadien a refusé de leur permettre de faire le transport du trafic du Sud. Il n'existe aucune raison au monde qui explique pourquoi on leur refuse d'en agir ainsi. La navigation est beaucoup plus facile dans les eaux méridionales qu'elle ne l'est dans les eaux septentrionales où on leur permet de pénétrer, mais pour quelque raison qu'on n'a expliquée ni à la Chambre ni au pays, le Gouvernement s'en tient encore à l'ancienne politique d'empêcher les navires côtiers canadiens de se rendre plus loin que 5 degrés de latitude nord. C'est une question que le ministre devrait étudier s'il voulait garder les navires canadiens sous le drapeau canadien et établir notre navigation de transport côtier.

Je ne veux pas fatiguer la Chambre, mais cette question de marine marchande est de la plus haute importance. Notre commerce s'accroit énormement, mais notre marine n'augmente pas. Il y a dix ans, notre commerce total, exportations et importations, non compris l'or monnayé ou en lingots, était approximativement de $458,000,000, tandis qu'aujourd'hui il est $959,000,000, de sorte qu'il a doublé en dix ans, tandis que pendant la même période notre marine n'a pas augmenté du tout. La conséquence forcée sera la stagnation pour le Canada. Cette stagnation existe déjà aujourd'hui dans nos expéditions de blé et de bois, et au lieu d'agir par nous-mêmes, nous tournons les yeux comme des enfants vers la mère patrie et lui demandons de nous fournir les navires pour transporter notre blé de l'autre côté de l'ocean. Il est grand temps que le Gouvernement s'éveille et s'occupe de la question, et je suis certain que la Chambre donnerait son appui à toute proposition pratique que pourrait lui soumettre le ministre du Commerce.

M. BENNETT (Simcoe-Est): Je veux faire quelques observations sur la question en discussion, c'est-à-dire l'aide que le Gouvernement pourrait donner à la construction des navires au Canada. Je suppose que cette aide serait accordée aux vaisseaux sur les Grands lacs comme à ceux sur les océans Atlantique et Pacifique. Il est regrettable qu'une grande quantité de notre grain ait été transportée par voie de Buffalo par le passé. Je vois dans les journaux d'aujourd'hui que l'honorable député de Saint-Jean a affirmé qu'environ 80 p. 100 de notre grain, pour l'exportation, avait été par voie de Buffalo, et que le ministre des Travaux publics a fixé la proportion à environ 50 p. 100. Pour ma part, j'ai entendu dire fréquemment, l'automne dernier, qu'environ les trois quarts de notre grain du Nord-Ouest pour l'exportation passait par Buffalo; il est certain que la quantité en est si grande qu'il y avait au port de Buffalo, à la fin de la saison de navigation l'automne dernier, près de 30,000,000 de boisseaux de grain pour l'exportation sur des vaisseaux qui attendaient leur tour aux élevateurs.

Je veux tout d'abord signaler le grand désavantage dont souffrent les navires canadiens sur les Grands lacs. Comparez la position de deux navires, dont l'un est la propriété d'un américain et est enregistré aux Etats-Unis, et l'autre est la propriété d'un Canadien et est enregistré au Canada. Au nouvel an, les grands vaisseaux de transport américains ou n'importe quel autre bateau américain, dans les environs de Buffalo, prennent un chargement de charbon à Duluth pour Port-Arthur. Le vaisseau canadien a le même privilège de prendre des chargements de charbon, mais après que le premier coup de ce trafic a été donné, et après que le grain, à la tête des lacs, soit à Duluth, à Port-Arthur ou à Fort-William a été transporté dans l'Est, il vient une accalmie dans le trafic des vaisseaux canadiens, tandis que le vaisseau américain

s'emploie à transporter du minerai, et tous ceux qui ont passé à Détroit ou à Windsor, et ont vu l'immense cortège de gros transports naviguant tous sous pavillon américain, doivent avoir été frappés du trafic énorme de minerai que font ces bateaux américains. Le vaisseau canadien ne peut s'employer à ce trafic, parce que tout le minerai qui est transporté du Nord est tiré de la chaîne Missanabie ou de quelque endroit sur le lac Michigan, et un bateau canadien se mettrait en contravention avec les règlements du cabotage s'il faisait ce trafic.

Il existe, il est vrai, quelques industries métallurgiques canadiennes sur les lacs; il y en a une par exemple à Hamilton qui dépense une certaine quantité de minerai de fer, et le minerai dont elle se sert est pour la plus grande partie transporté sur des vaisseaux canadiens, mais bien que l'industrie de Hamilton soit relativement considérable, cependant deux ou trois vaisseaux suffisent à transporter tout le minerai de fer qu'elle utilise pendant une année. Le résultat est, et je l'ai constaté, qu'à Midland, Godrich, et autres villes sur les lacs, les vaisseaux canadiens sont inoccupés pendant les mois d'été tandis que les vaisseaux américains transportent du minerai.

Il y a là naturellement un grand désavantage pour nos vaisseaux canadiens. Un autre fait digne de remarque, est que le nombre de nos transports canadiens n'ait augmenté que très peu comparativement. Bien que je ne prétende pas pouvoir donner des chiffres exacts, je ne crois pas exagérer en disant que pour chaque vaisseau canadien sur les Grands lacs enregistré au Canada, il y a tout probablement 40 ou 50 vaisseaux américains, et que ces derniers sont d'un tonnage beaucoup plus considérable. L'expérience a démontré que personne ne veut plus aujourd'hui dépenser ses capitaux à construire des vaisseaux de 2,000 ou 3,000 tonneaux, parce que le vaisseau qui peut transporter en moyenne 100,000 boisseaux de grain, le bateau communément appelé barge de canal, celui qui navique le canal Welland et nos autres canaux canadiens jusqu'à Montréal et voyage nuit et jour, doit nécessairement employer un équipage de jour et un équipage de nuit. Comparez un bateau de cette classe avec un vaisseau comme le "Grant-Morden," de la Canada Steamship Company. Lorsque ces deux vaisseaux quittent Port-Arthur ou Fort-William, bien que l'équipage du "Grant-Morden" ne soit guère plus nombreux que celui d'une barge de 100,000 boisseaux, son chargement lui rapporte, au taux ordinaire de 5 cents le boisseau, environ $25,000, tandis que la barge qui ne porte que 100,000 boisseaux ne touche qu'environ $5,000; c'est-à-dire que si l'on excepte la dépense plus forte de charbon que fait le "Grant-Morden," et un équipage un peu plus nombreux, ce transport touche cinq fois l'argent du petit vaisseau. Le résultat inévitable est que le petit transport canadien disparait des Grands lacs, parce que depuis longtemps il est incapable de soutenir la concurrence des grands transports américains. Les personnes au courant de la question savent qu'il doit y avoir des douzaines de vaisseaux battant pavillon américain, qui peuvent porter 400,000 ou 500,000 boisseaux de blé. Il n'y a qu'un seul moyen pour le Canada de faire les transports sur les lacs, c'est de fournir les vaisseaux. Ce plan aurait non seulement l'avantage de donner de l'emploi à nos marins canadiens sur des vaisseaux canadiens, mais celui beaucoup plus grand et bien supérieur de faire transporter notre grain par nos voies ferrées canadiennes.

La compagnie du Canadien-Pacifique a construit à Port-McNicoll, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, des élévateurs d'une capacité de 5,000,000 de boisseaux, et elle se propose d'en ériger d'autres. Elle a construit, en outre, une ligne de chemin de fer qui aboutit près de Peterborough, et que l'on peut considérer comme la meilleure ligne qui existe dans tout le Canada, et d'un niveau presque parfait. Une locomotive peut traîner sur cette ligne soixante et dix wagons, contenant chacun 1,500 boisseaux de grain, soit une charge de 100,000 boisseaux, et l'on admettra, je crois, avec moi, qu'il n'y a pas présentement une autre ligne en Canada pouvant donner le même service. C'est réellement un chemin de fer extraordinaire. La compagnie du Canadien-Pacifique, en établissant ce que l'on appelle sa Lake Shore Line, est en état de faire le gros de ses transports de grain par la ligne entre Peterborough et Glen-Tay.

Toute la politique de la compagnie du Pacifique tend aujourd'hui a faire transporter le grain sur des bateaux canadiens, et tout le grain transporté de Port-Arthur au Fort-William jusqu'à Port-McNicoll ou à un autre port canadien doit l'être sur les bateaux canadiens, car les bateaux américains ne pourraient faire ce transport sans contravenir aux lois de cabotage.

La compagnie du Grand-Tronc a apparemment choisi Midland comme son prin-

cipal port sur la baie Georgienne, parce que le port est bon et que c'est le port le plus rapproché de Montréal. La compagnie du Grand-Tronc a à cet endroit des élévateurs d'une capacité de 5,000,000 de boisseaux environ. Si nous voulons que notre grain soit transporté par nos vaisseaux et nos voies ferrées, il n'y a qu'un seul moyen, c'est d'avoir un plus grand nombre de bateaux canadiens. Comme exemple du préjugé qui existe contre les vaisseaux sous pavillon canadien, je citerai le fait que la Canada Steamship Company a fait enregistrer aux Etats-Unis son plus grand steamer, dont j'oublie le nom en ce moment, ainsi que plusieurs autres de ses vaisseaux. La raison en est que cette compagnie veut avoir le droit de transporter des minerais américains pendant les mois d'été, ce qui ne lui serait pas permis si ces vaisseaux étaient enregistrés aux Canada.

A Montréal les conditions naturelles sont contre nous. Ce n'est que tard dans l'automne que se fait le gros du transport des grains, et après le 15 novembre, la navigation se ferme dans le Saint-Laurent inférieur, non pas parce qu'elle y est impossible, mais parce que les taux excessifs des assurances sont presque prohibitifs. La conséquence est que les grains sont transportés à Buffalo, et il est réellement épatant d'apprendre que 60 à 80 p. 100 du blé de l'Ouest canadien destiné à l'exportation prenne la route de Buffalo, au lieu d'être transporté par les voies ferrées canadiennes. Comment peut-on surmonter ce désavantage? J'ai entendu une personne, qui occupe une position élevée dans l'administration des voies ferrées transcontinantales, dire qu'il aurait été beaucoup mieux dans l'intérêt de sa compagnie si elle avait pu avoir à l'extrémité sud du canal de la baie Georgienne une partie des élévateurs qu'elle a à Fort-William et à Port-Arthur, parce qu'alors la compagnie du Pacifique aurait pu transporter le grain jusqu'à Saint-Jean, et la compagnie du Grand-Tronc en aurait aussi transporté à Portland, et de cette façon le gros du trafic en transit aurait été divisé entre deux points canadiens, savoir un point sur la frontière et Midland, ou un autre port de la baie Georgienne où l'on aurait établi des élévateurs.

On a essayé la construction des navires au Canada, et quel en a été le résultat? Une compagnie puissante a établi un grand chantier à Port-Arthur, mais je ne crois pas qu'on y ait construit un seul navire pendant les quatre ou cinq dernières années. J'apprends cependant avec plaisir par des nouvelles récentes publiées dans les journaux que l'on y construit en ce moment deux bateaux pour les canaux.

Quoique l'on ait mis dans cette entreprise une couple de millions, je pense bien que pas un navire tant soit peu considérable n'a été bâti depuis le "Noronic" il y a quelques années. A Owen- Sound, au Sault-Sainte-Marie, comme aussi dans ma propre ville de Midland, la construction des bassins de radoub est depuis nombre d'années à l'état de projet. Ces travaux ont dû être abandonnés parce que les capitalistes ont jugé que c'était des entreprises par trop hasardeuses. Il y a deux bassins à Collingwood, de 500 à 600 pieds de long, incapables, je crois, de loger les grands bateaux des lacs. Je ne veux rien dire contre les propriétaires de ces bassins; je crois que les circonstances leur ont été défavorables. Toujours est-il que les bassins sont là, des bassins de premier ordre, munis d'un outillage complet, du modèle le plus récent et, si on leur donnait des bateaux à construire, je n'ai aucun doute qu'ils le feraient avec profit. On peut croire qu'un navire d'acier une fois construit, il ne reste plus rien à lui faire et qu'il n'a plus à se servir d'un bassin, mais il est de fait que les propriétaires font beaucoup d'argent dans la réparation des vaisseaux. Si ce n'était de ces réparations et si les bassins n'avaient à compter que sur des constructions neuves, il y en aurait bien peu dans le pays.

Si je comprends bien l'idée que le ministre a énoncée devant la Chambre, afin, je suppose, de provoquer de notre part une expression d'opinion, il voudrait d'abord que, dans le cas d'un vaisseau construit au Canada à des frais plus considérables qu'en Angleterre, la différence soit donnée au capitaliste canadien. Ce dernier souffre présentement de la concurrence que lui font, non seulement les Américains, mais aussi les Anglais. Je me souviens d'avoir vu paraître sur les Grands lacs, après la guerre du Sud-Africain, une flotte de dix vaisseaux qu'une particularité de leur construction a fait appeler navires à tourelle. Après la guerre finie, il a été fait, entre le gouvernement de la Grande-Bretagne et celui du Sud-Africain, des arrangements en vue d'un service meilleur, une combinaison de navires à marchandises et de navires à passagers. De là sont venus ces navires à tourelle apportés au Canada et vendus.

Quoique ces vaisseaux fussent en mesure de porter de 100,000 à 120,000 boisseaux de grain, pendant que ceux que l'on construit au Canada en portent à peu près 100,000, je crois que quelques-uns d'entre eux

avaient été bâtis au Canada pour moins de $40,000, pendant que le vaisseau canadien qui porte cette même quantité coûterait $100,000. Ces vaisseaux étant de fer, ces vaisseaux étaient parfaitement secs et servaient admirablement au transport du grain; mais il y avait naturellement à les réparer de fois à autre. C'est ainsi que l'armateur canadien non seulement avait à lutter contre l'armateur américain, mais il ne sait même pas quand il pourra être amené sur les lacs des navires anglais, à la suite d'une stagnation des affaires dans la métropole.

Il suffit pour cela qu'on les juge propres à pouvoir passer par le canal Welland, et on les reprendra à la clôture de la navigation pour les mettre sur les côtes de l'Atlantaque. Le navire capable de porter de 300,000 à 500,000 boisseaux de grain est le seul que l'on puisse bâtir au Canada pour faire de l'argent sur les lacs. On a dû lire dans les journaux que, ces jours derniers, la Saint-Lawrence Navigation Company, de Toronto, a vendu quatre bâtiments à la Canada Steamship Company. Il était entendu que les actions de la compagnie venderesse valait $180 chacune, quoique l'on ait pu les avoir à $120 il y a quelques années. Si c'avait été de petits vaisseaux, ne portant pas plus de 90,000 à 100,000 boisseaux de grain, la Canada Steamship Company ne les aurait pas recherchés, mais il y en avait un d'une capacité de 400,000 boisseaux et deux autres qui ne le cédaient guère à celui-là. Ceci montre bien que la sorte de vaisseaux à construire sur les Grands lacs pour des entreprises profitables doit avoir une capacité de 400,000 à 500,000 boisseaux. Ces navires doivent être construits avec un fond presque plat et, tant que les écluses du Saint-Laurent n'auront pas une longueur de près de 500 pieds, jamais ces navires ne pourront quitter les eaux des lacs supérieurs. Ils pourraient, cependant, passer dans le lac Ontario, quand le canal Welland aura été élargi.

Les frais de cet élargissement des canaux du Saint-Laurent vont être si considérables que le pays, j'en ai bien peur, refusera d'y arrêter son attention avant cinquante ans d'ici. A quoi cela nous amène-t-il. Il faut pour commencer mettre sur les lacs d'en haut un navire capable de porter le grain, si vous tenez à des bénéfices, et l'on sait qu'à moins de cela personne ne voudra y mettre de l'argent. Il sera impossible à un pareil navire de quitter les lacs d'en haut, l'hiver; il y restera inemployé et, au lieu d'être une source de profit, il y deviendra une cause de perte.

[M. W. H. Bennett.]

Qu'allons-nous faire dans les circonstances? Allons-nous permettre aux Américains de porter à Buffalo le reste de nos grains et y faire un profit de 100 p. 100? Ils ont cet avantage de l'expédier pendant l'hiver par voie de Philadelphie, de New-York ou autres points de la côte tandis que nous sommes contraints de l'amener à quelque point de la baie Georgienne, d'où il est porté par la voie du Grand-Tronc à Portland ou, par l'autre ligne, à Saint-Jean ou à Halifax, et chacun sait de quel désavantage nous souffrons par suite de la distance. Il faut nécessairement que nous ayons des vaisseaux sur les lacs pour faire passer dans nos mains la direction du commerce; aussi, j'ai été heureux d'entendre dire au ministre qu'il espère y arriver.

Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a parlé de la production de l'acier dans ses rapports avec la construction des navires au Canada. Je suppose bien qu'à Sydney, avec son énorme production, peut-être aussi à Hamilton, si la construction des vaisseaux sur une grande échelle était assurée dans ce pays, on pourrait entreprendre la fabrication des plaques de blindage; mais il serait absurde d'y songer quand il se construit au Canada si peu de vaisseaux. Aucun capitaliste ne voudrait y risquer ses fonds.

On me dit que ce laminage des plaques est une affaire fort incertaine, tellement incertaine que j'ai vu MM. Harland et Wolff, les grands constructeurs de navires d'Angleterre, faire venir par Midland, des plaques laminées à Chicago, et les faire passer en Angleterre pour la construction des navires. Je suppose que c'était du temps où la construction en Angleterre était fort active, et que l'on pouvait encore réaliser des bénéfices même en payant les frais de transport de ces plaques sur une distance aussi considérable. Jusqu'ici il ne s'est guère construit de vaisseaux au Canada et je crois pouvoir dire que seule une sorte de vaisseaux s'y construira à l'avenir, de ces vaisseaux à qui leur dimensions ne permettent pas de franchir les canaux canadiens pour se rendre à la mer. Aussi, comme pendant les mois d'hiver ils seront inemployés, ce sera un grand désavantage. De quelque façon que vous l'envisagiez, le vaisseau canadien souffre de quelque inconvénient. Prenez par exemple la question de la houille. Il est vrai que de grandes quantités de houille sont amenées à la tête des lacs, à Port-Arthur et à Fort-William, puisque tout le charbon qui va jusqu'à Winnipeg est, je le suppose, porté à la

tête des lacs par des vaisseaux. C'est un commerce dont le navire canadien n'a pas le monopole, puisque les lois relatives au cabotage n'empêchent nullement de faire partir cette houille de Cleveland ou de quelque autre point du lac Erié pour un port du Canada. De plus le Pacifique-Canadien amène d'énormes quantités de houille à Byng-Inlet sur la baie Georgienne, un peu au nord de Parry-Sound. Cette compagnie possède à cette fin un splendide outillage et elle porte le charbon de Byng-Inlet à Fort-William et ensuite de Fort-William à Toronto. C'est du charbon des Etats-Unis, dont le transport, par conséquent, n'appartient pas exclusivement aux vaisseaux canadiens. Ce sont là des désavantages dont ces derniers souffriront toujours. Avec l'espoir d'un encouragement à la construction des navires au Canada, je compte qu'il plaira au ministère d'édicter bientôt une loi dans le sens que l'a suggéré le ministre du Commerce et de l'Industrie.

Je ne dirai rien des autres aspects de la question, non plus que des avantages que le pays en retirerait. J'ai confiance toutefois que le paiement aux constructeurs de la différence de prix entre le navire bâti en Angleterre et ce qu'il en coûterait de le construire au Canada aurait un bon effet, et c'est pourquoi j'accueillerais avec un extrême plaisir une proposition comme celle dont on a parlé.

M. LOGGIE: Je désire simplement toucher un mot de la proposition émise par le ministre du Commerce et de l'Industrie de payer aux constructeurs la différence des frais de construction d'un navire bâti ici et ceux d'un vaisseau qui se construirait en Europe. Il serait nécessaire de prévoir le cas des vaisseaux de bois aussi bien que des vaisseaux d'acier. Quant aux vaisseaux d'acier, le ministre devra, je crois, s'assurer de ce que coûte par tonne un vaisseau construit sur la Clyde d'après un devis donné et de ce que le même vaisseau coûte aux Etats-Unis. Je suppose bien, en effet, qu'il est possible de construire un vaisseau au Canada à aussi bon compte qu'aux Etats-Unis. Ayant établi cette différence, je crois qu'il vaudrait mieux donner par tonne une prime qui produise la même somme, au lieu de convenir de payer la différence des frais de construction. Il est vrai que cela reviendrait au même, mais ce serait, je crois, d'une exécution plus facile. Pour ce qui est des vaisseaux de bois, il me semble qu'il conviendrait d'établir le prix de construction par tonne d'un navire bâti, par exemple. à Riga, d'après un certain devis et celui pareillement d'un navire bâti à Bath, par exemple, dans le Maine, puisque nous pouvons, je le suppose, construire ici un navire de bois à aussi bon compte qu'on le peut faire aux Etats-Unis. Ou encore le ministre pourrait sans doute rechercher quel serait effectivement le prix de construction d'un tel navire au Canada. Je crois que de cette manière serait encouragée la construction des navires dans les Provinces maritimes, si le projet que je suggère était adopté et que l'on payât une prime de tant par tonne.

Je ne sais trop si le ministre est d'avis que la chose soit réalisable; mais qu'on donne à un constructeur de navires dans les Provinces maritimes une prime par tonneau égale à ce que le ministre a suggéré, et j'ai confiance qu'il sera plus facile de pousser les travaux demeurés en arrière, et ce projet imprimerait un plus vif essor à l'industrie. Lorsque le ministre harangua le Chambre en 1909 au sujet de la marine, il déclara catégoriquement qu'il voulait quelque chose de tangible. Je regrette qu'il n'ait pas tenu la main à l'exécution des marchés passés pour l'établissement de grands chantiers de constructions maritimes dans la ville de Saint-Jean. Sans aucun doute s'il eût tenu ferme, nous aurions aujourd'hui des vaisseaux à flot et ces chantiers de constructions maritimes seraient en pleine activité. Mais oublions le passé et profitons des circonstances favorables qui se présentent aujourd'hui, l'augmentation de notre marine de commerce étant devenue absolument indispensable dans l'intérêt de ce grand pays qui expédie outre-mer de si grandes quantités de produits.

Le ministre devrait mettre la question à l'étude et faire quelque chose de tangible, de sorte que celui qui veut construire un navire de 500 tonneaux sache à quoi s'en tenir sur l'aide qu'il peut attendre de l'Etat. Depuis le commencement de la guerre des centaines de navires de Riga, construits en Russie, font le service sur la rivière dans mon comté. Ce sont des vaisseaux de 400 à 600 tonneaux de registre et ils rendent de grands services au commerce du bois. Avant la guerre, ces vaisseaux ne traversaient guère l'océan, parce qu'ils étaient employés au commerce de la Baltique. Ils sont peut-être trop petits pour rendre le commerce maritime lucratif, mais le principe demeure toujours; il faut mettre le constructeur canadien en aussi bonne situation que celui de Riga qui engage ses capitaux dans un navire et l'envoie ici faire concurrence à notre commerce.

M. TURRIFF: Au commencement de la session, le ministre de la Marine a déclaré que le Gouvernement avait obtenu du gouvernement britannique, pour le commerce de l'Atlantique entre le Canada et la Grande-Bretagne, trois navires ennemis qui avaient été capturés et conduits en Grande-Bretagne. A en juger d'après ce que nous a dit, cette après-midi, le ministre, si ces navires font encore le transport des marchandises entre le Canada et la Grande-Bretagne, il faut encore payer les prix ordinaires pour le fret.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Trois navires à voiles ont été saisis. L'un d'eux a coulé bas, un autre a sombré, et quand au troisième, il est arrivé de ce côté-ci, mais sa charte a été révoquée.

M. TURRIFF: Qui a révoqué sa charte?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Le gouvernement britannique, de qui nous l'avions affrété. C'était un minuscule vaisseau qui n'aurait pu transporter qu'une petite cargaison.

Le gouvernement britannique l'a réquisitionné pour son propre usage et nous l'avons laissé partir.

L'hon. M. OLIVER: L'automne dernier, un certain nombre de journaux ministériels de l'Ouest ont fait une vigoureuse campagne de presse, demandant que le gouvernement britannique réquisitionne des navires pour le transport du grain canadien en Grande-Bretagne. Une demande en ce sens fut présentée au gouvernement britannique que les journaux ministériels qui appuient ce Gouvernement tinrent responsable de la même situation dont le ministre, aujourd'hui, ne veut pas que l'opposition tienne responsable le Gouvernement dont il fait partie. Cette campagne de presse se poursuivit assez longtemps et finit par dégénérer en une attitude fort prononcée d'hostilité envers le gouvernement britannique pour son inaction en pareille matière. Faut-il supposer que le gouvernement britannique n'adoptera pas l'attitude en question préconisée à cette époque, et dois-je croire que le Gouvernement canadien ne fera pas les démarches voulues pour la mise en réquisition de navires, comme l'a suggéré l'honorable député de Guysborough? Le Gouvernement a-t-il en vue quelque projet ou proposition dans le but de faciliter et de rendre moins onéreux le transport du grain outre-mer, durant cette saison?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Quelle que puisse être la nature de la campagne de presse ou la polémique à laquelle on s'est livré pour influencer le gouvernement britannique et l'engager à mettre en réquisition des navires et à les envoyer ici pour faire le transport du blé canadien, on ne saurait guère être flatté d'un bien vif espoir de la réalisation de pareil projet. Si le gouvernement britannique eût acheté du grain au Canada pour ses propres besoins, il y aurait eu quelque raison d'espérer qu'on obtiendrait des vaisseaux pour le transport du grain outre-mer. Or, la proposition visant la mise en réquisition de navires et leur envoi en vue du transport du grain du Canada en Grande-Bretagne pour les besoins du commerce, aurait été suivie d'une demande semblable de la part de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ou de tout autre pays qui aurait pu avoir un excédent. Il suffit d'examiner cette proposition pour se convaincre qu'on ne saurait guère espérer que le gouvernement britannique la mette à exécution.

Un honorable député de la gauche nous a dit, que le Gouvernement du Canada aurait pu réquisitionner des navires canadiens et les employer à certaines besognes, mais à mon avis, cette proposition est irréalisable. Nos navires canadiens n'ont pas transporté tout ce qu'ils pouvaient recevoir, prenant des produits du pays dans des ports canadiens. Quand bien même ils auraient appartenu au Gouvernement, ils n'auraient pas réussi à prendre de plus fortes cargaisons que celles transportées par les vaisseaux des compagnies.

L'hon. M. OLIVER: Alors, la réponse est qu'il n'y a jamais eu aucune probabilité que le gouvernement britannique ait songé à donner suite au projet que lui ont prêté les journaux, et qu'il n'y a maintenant aucune possibilité que le Gouvernement canadien s'entremette en ce sens?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: On ne peut jamais dire ce qui arrivera, mais dans l'état actuel des choses, il n'y a aucune intention de le faire.

L'hon. M. OLIVER: Indépendamment des propositions formulées, à titre d'essai par le ministre, le Gouvernement se propose-t-il de faire face d'une autre manière à la situation présente, qui, d'après ce que l'honorable ministre a annoncé à la Chambre aujourd'hui et hier, est certainement des plus critiques?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: La situation fait l'objet des plus vives préoccupations du Gouvernement, et avant la fin de la session, il sera peut-être en mesure de soumettre quelque projet à la Chambre à ce sujet. Je ne saurais rien dire davantage maintenant. L'honorable député d'Edmon-

ton a discuté la question et nous a exposé certains aspects intéressants. J'ai écouté ses observations avec la plus grande attention. Cette discussion dure déjà depuis longtemps, et je ne tiens pas à y revenir; mais je ne veux pas que mon honorable ami s'imagine que je n'ai pas été intéressé par les observations qu'il nous a présentées. Je souscris pleinement à quelques-unes de ces observations, mais en ce qui concerne les autres, même un plus long examen ne pourrait me faire adopter à cet égard la même attitude que mon honorable ami.

M. TURRIFF: L'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) nous a fait observer que le gouvernement britannique, en réquisitionnant des navires, paie un certain prix, et un prix très élevé dit-il de sorte que les armateurs font d'excellentes affaires. Si nos navires canadiens font payer dix fois le prix ordinaire, profit exorbitant à prélever sur le public, il me semble que le Gouvernement canadien serait parfaitement autorisé à réquisitionner ces navires et à fixer un prix qui permettrait à ces armateurs de faire le double et le triple du profit qu'ils réalisent en temps ordinaire. C'est là un aspect de la question qui s'impose à l'attention du gouvernement. Si la situation continue à s'aggraver, comme c'est tout probable, rien ne nous garantit que si la chose est laissée à la conscience des armateurs, ils ne nous demanderont pas, l'année prochaine, le double de ce qu'ils exigent maintenant pour le transport du blé et de nos autres produits outre-mer. Ne serait-il pas possible que le Gouvernement réquisitionne ces navires, afin d'apporter un peu de soulagement aux producteurs?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il ne faut pas oublier que, lorsque le gouvernement britannique réquisitionne des navires, il ne le fait pas pour les besoins du commerce, ces réquisitions se font exclusivement pour des fins militaires. Le gouvernement britannique réquisitionne ces navires pour le transport des munitions, des provisions, des troupes et ainsi de suite. Le gouvernement britannique n'a pas réquisitionné un seul bachot pour les objets du commerce. En réalité, il n'y a là aucune parallèle. Je ne suis pas en mesure de dire quelle compensation est donnée par la Grande-Bretagne pour les navires réquisitionnés pour des fins militaires. Je sais que la Grande-Bretagne paie généreusement pour chaque navire qu'elle réquisitionne. Mais je serais bien surpris si, quand la Grande-Bretagne réquisitionne des navires, ce qu'elle paie pour ces navires ne se rapproche pas du prix de transport en vogue au moment de la réquisition.

Je reconnais volontiers avec l'honorable représentant de Guysborough qu'il n'existe actuellement aucune coalition d'armateurs auxquels on pourrait reprocher l'élévation des prix actuels. Quelles que soient les conditions qui aient existé parmi les armateurs et les compagnies maritimes avant la guerre, la guerre a tout bouleversé, a jeté le désarroi parmi eux, et je ne vois aucune possibilité, et je ne crois pas non plus qu'il y ait aucune indication que quelque chose ressemblant en quoi que ce soit à une coalition maritime puisse venir forcer la main du Gouvernement. Voyons par exemple ce qui se passe pour deux des plus grandes compagnies. De tous les navires appartenant à la Royal Mail Steam Packet Company, près de 80 p. 100 sont sortis de la possession de la compagnie, ont été réquisitionnés et sont employés par le gouvernement britannique. De tous les navires appartenant à la compagnie Elder-Dempster, autre compagnie très connue, 75 p. 100 ou même plus ont été réquisitionnés par le gouvernement britannique.

De plus, aucun navire anglais ne peut naviguer aujourd'hui sans un permis du ministère du Commerce, de sorte que le gouvernement anglais a la haute direction de la marine commerciale, mais pour les besoins de la guerre seulement. Mon honorable ami de Guysborough a demandé que le Canada ne laisse pas le gouvernement anglais réquisitionner les navires canadiens. Mais lorsque la guerre est en train et que l'Angleterre a besoin d'un navire, si cela dépend de moi elle l'aura. Je ne ferai pas d'objection pendant une demi-minute quand le gouvernement anglais dira que le besoin l'exige, quand les troupes auront besoin de nourriture et de fourrage et je ne disputerai pas sur des questions de droit ou d'autre chose de ce genre. Je dois dire d'abord que lorsque des navires de notre marine marchande ont été réquisitionnés par le gouvernement anglais, cela s'est toujours fait après échange de communications et de négociations entre les deux gouvernements. J'espère que le temps est loin où un seul d'entre nous voudra s'opposer à ce qu'un de nos navires soit réquisitionné.

Autre chose—quelqu'un se lève dans la Chambre et proteste bruyamment, parce que sa lettre a été ouverte à tort en vertu d'un règlement de censure qui nous a été demandé par le gouvernement anglais par

suite de la guerre à laquelle prend part l'empire; un autre proteste également parce qu'il n'y a pas à un certain endroit un navire pour transporter ce dont il a besoin. Je voudrais mettre sous les yeux de chacun les paroles de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) quand il disait que la première chose à faire était de finir heureusement la guerre. Et pour y arriver, s'il est nécessaire que les hommes, le blé, l'amiante, la pâte à papier restent en souffrance et attendent un transport, qu'ils restent. Je crois que nous commettons une erreur parfois quand nous critiquons tellement le gouvernement anglais à propos d'affaires de ce genre.

L'hon. M. OLIVER: Je suis toujours heureux de constater qu'il existe des sentiments de charité chrétienne dans cette Chambre et je suis content de voir que le ministre du Commerce et de l'Industrie est absolument persuadé qu'il n'y a pas en ce moment de coalition parmi les armateurs de navires qui circulent sur l'Atlantique, coalition qui, si elle existe, est certainement destinée à nous empêcher de remporter la victoire. Je déclare être content qu'il ait cette opinion; mais je regrette de dire qu'il me semble que tout le poids de la preuve est entièrement contre lui.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Où est la preuve?

L'hon. M. OLIVER: La preuve se trouve dans l'augmentation de 1,000 p. 100 sur les tarifs de fret, ce qui suffit à chacun de nous pour prouver que les intérêts de la navigation sur l'Atlantique font une guerre puissante à notre pays. Quand, d'après ce qu'a dit le ministre hier, notre blé dont on a besoin en Angleterre autant que nous avons besoin de l'argent, reste bloqué chez nous, alors qu'il est impossible de lui faire franchir l'Atlantique même avec les tarifs énormes qui sont payés, je dis que c'est une condition qui présente un danger immense pour l'empire et la victoire finale et nous ne devons pas l'ignorer. Du moins, nous ne nous rendons justice ni à la cause que nous défendons si nous ne comprenons pas cela. De même que les sous-marins de l'Allemagne espèrent gagner la victoire à leurs empires en empêchant l'accès du blé dans les Iles-Britanniques, ainsi cette entreprise qui durant l'hiver passé, en raison des hauts prix de fret et de la façon de diriger les affaires, a empêché notre blé de traverser, a aidé les sous-marins allemands dans leur projet d'affamer l'Angleterre. Nous devons envisager la situation telle qu'elle est, telle que nous devons y pourvoir et telle que nos ennemis s'en rendent compte. Tout leur espoir depuis que leur campagne sous-marine a commencé au début de 1915, a été d'affamer l'Angleterre. Et je déclare que cette prétendue entreprise paisible qui a augmenté les tarifs de fret de 1,000 p. 100, qui ne peut suffire aux besoins des transports, est une alliance, intentionnellement ou non, mais en réalité elle aide aux sous-marins allemands dans leurs efforts pour affamer l'Angleterre.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Cela peut avoir un effet très sérieux et très grave, mais n'établit pas le bien fondé de l'argument ou de l'assertion de mon honorable ami que cet effet est causé par une coalition. Le simple Norvégien solitaire qui dirige son navire n'a pas plus idée de ce que signifie une coalition qu'un enfant de cinq ans, et comme il est maître de son navire, il peut obtenir le tarif de fret le plus élevé sur le marché. Il n'a pas besoin de se coaliser avec le monopoleur ou le grand capitaliste. Tout homme, toute petite compagnie qui possède un navire n'a qu'une chose à faire, c'est d'aller sur le marché et de demander où il faut charger. Le chargement se trouvera ainsi que le prix.

Chacun sait qu'on peut obtenir des prix élevés et faire des profits au-dessus de la normale. Personne ne dira le contraire, mais il y a deux choses à considérer. Avant tout un grand nombre des navires qui parcourent les mers sont des navires affrétés. Chacun peut se rendre compte de ce qu'est le marché en y allant demain et en essayant d'affréter un navire pour n'importe quelle route et il connaîtra la somme qu'il aura à payer. Je n'hésite pas à dire que celui qui affrète ce navire reconnaîtra qu'au moment où il aura payé le prix de l'affrétement et les frais qui existent aujourd'hui, il ne fera pas plus de profit avec ce navire affrété qu'il en aurait fait en temps normal, il y a trois ou quatre ans et peut-être pas autant.

Je m'attendais à avoir deux ou trois déclarations à propos des affaires de fret et je les aurai avant que nous en finissions avec la discussion. Si quelqu'un possède un navire aujourd'hui et le met en service, il gagne de l'argent facilement parce qu'il y a un besoin, une demande et parce qu'il y a en Australie, en Nouvelle-Zélande et dans chaque coin du monde, un homme qui se tient la main tendue pleine d'argent et qui dit même avec ces prix élevés de fret: Arrivez et chargez, vous aurez votre argent dès que vous voudrez. Point n'est besoin de coalition pour créer cette condition quand

vous trafiquez aujourd'hui avec les nécessités du monde.

Service à la vapeur depuis l'ouverture jusqu'à la fin de la navigation de 1916 entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, $20,000.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre voudrait-il me donner plus de détails sur ce crédit?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je veux supprimer $5,000.

L'hon. M. MARCIL: Combien doit-on payer?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: $15,000.

L'hon. M. MARCIL: Pour un voyage bimensuel?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pour deux voyages par semaines entre Campbellton et Gaspé aller et retour ou entre Campbellton et Paspébiac, aller et retour.

L'hon. M. MARCIL: Quel est le nom du navire?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'"Elaine".

L'hon. M. MARCIL: Est-ce un navire de Saint-Jean?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: De Saint-Jean ou d'Halifax—je crois d'Halifax. Je propose que le crédit n° 179 soit réduit de $5,000.

(Le crédit, ainsi modifié, est adopté.)

Service à la vapeur de Sydney (N.-E.), autour de la côte est du Cap-Breton, Hamilton et retour à Sydney par les lacs du Bras-d'Or, $5,500.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que vous ne vous opposerez pas à ce que le député fasse quelque observation à ce sujet?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Nous aurons un ou deux crédits supplémentaires et il y aura une occasion.

Surveillance des tarifs de fret sur les lacs et l'océan, $6,000.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Avec l'adoption de ce crédit, je réserve un chapitre qui comprend les opérations sur le grain. Je le présenterai demain ou vendredi et l'affaire des réquisitions sera discutée sur ce crédit.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-on fait, il y a quelque temps, une tentative pour obtenir la surveillance du fret maritime? Je crois que le président de la commission des chemin de fer a visité l'Europe et a eu quelques négociations. Le ministre pourrait-il nous dire quel en a été le résultat?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: La question a été fort bien présentée par le président de la commission des chemins de fer et elle a été discutée entre lui, la chambre de commerce et quelques-uns des ministres anglais. A la demande du gouvernement anglais toute la question fut laissée aux soins de la commission royale des colonies et celle-ci fit une enquête dans chaque pays qu'elle a parcouru. Malheureusement ses travaux ont été interrompus quand la guerre a éclaté.

L'hon. M. GRAHAM: Vous en faisiez partie?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'en faisais partie. Une partie du travail reste à faire pour le Canada. En attendant tout est en suspens et avec la guerre il n'y a pas moyen de la reprendre.

Traitements, loyers, gages et dépenses casuelles aux termes de la loi sur les céréales du Canada—nouveau montant nécessaire, $35,000.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Comme le crédit principal est en suspens, il n'y aura probablement pas d'objection à l'adopter. J'expliquerai toute la chose quand le crédit principal sera discuté. Jeudi je soumettrai à votre approbation le dernier article qui reste sous le régime de la loi des grains.

L'hon. M. OLIVER: Cet article est un crédit supplémentaire pour l'année dernière?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. OLIVER: La somme est très considérable pour un crédit supplémentaire. Le ministre pourrait peut-être nous expliquer en quelques mots quelle est la raison d'être de cette dépense additionnelle.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est parce que nous avons eu de bien plus grandes quantités de grain à inspecter, à peser et à emmagasiner.

L'hon. M. OLIVER: Il s'agit tout simplement d'une augmentation de trafic?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Certainement.

Ministère des Finances et Conseil de la Trésorerie.—Dépense casuelle.—Service de commis. —Crédit supplémentaire, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce là un crédit supplémentaire, quelque chose d'imprévu?

L'hon. sir THOS. WHITE: Oui. A cause de l'emprunt de guerre, nous avons dû engager un bon nombre de commis temporaires.

Ministères en général.—Dépense casuelle.—Entretien et nettoyage des édifices publics.—Crédit supplémentaire, $10,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet article exige quelques explications. Cette dépense ne peut être imputée à la guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est la guerre qui est responsable de cette dépense dans une large mesure, car elle a eu pour conséquence de faire augmenter le nombre des édifices qui sont occupés par des services de l'Etat. A l'heure actuelle le nombre total des édifices occupés par l'Etat s'élève à 64. Depuis l'adoption des crédits de l'année dernière, le Gouvernement a été obligé de louer 11 nouveaux édifices. Mon honorable ami doit se rendre compte que cette somme représente en grande partie les gages des hommes et des femmes de peine qui sont employés au nettoyage et à l'entretien de ces édifices additionnels.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis réellement d'avis que, pendant la guerre, alors qu'un si grand nombre de fonctionnaires publics quittent le service des divers départements pour s'en aller au front, on aurait dû être en mesure d'administrer les affaires sans avoir besoin d'occuper de nouveaux édifices. Si l'on avait pratiqué raisonnablement l'économie, la chose aurait été possible, à mon sens. Je comprends très bien qu'en temps de paix, et lorsque la prospérité règne par tout le pays, le Gouvernement puisse s'arranger pour mettre autant d'espace que possible à la disposition des employés civils, de façon à ce qu'il n'y ait qu'un seul commis dans un bureau où deux commis pourraient facilement s'installer; mais je ne puis réellement pas comprendre que par cette période critique que nous traversons, on ait jugé nécessaire de louer 11 nouveaux édifices. En y réfléchissant, je suis porté à croire que le ministre s'est plutôt laissé guider par le désir de louer des édifices d'amis politiques qui les avaient sur les bras que par l'idée d'agrandir les quartiers des fonctionnaires publics.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis peiné de ne pouvoir partager l'opinion de mon honorable ami. Selon que je l'ai fait observer, l'autre soir, la guerre a amené un surcroît de travail dans presque tous les départements, de sorte qu'il a bien fallu leur fournir l'espace nécessaire. Le personnel dans nombre de ministères a dû nécessairement être considérablement augmenté.

[Sir Thomas White.]

L'hon. M. GRAHAM: Quels salaires reçoivent ces pauvres femmes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'un des premiers actes officiels que j'aie accomplis, ça été de porter leur salaire de 75 cents à $1 pour une partie de la journée.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une excellente idée.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami serait surpris du nombre de celles qui ont fait application. Il y a un bon nombre de gens qui s'intéressent afin de procurer du travail à ces pauvres femmes pour une partie de la journée. C'est un service plutôt humble, mais digne. . .

L'hon. M. GRAHAM: Et propre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Propre au sens moral et au sens physique aussi. Ce sont de braves femmes. Cela semble constituer une anomalie que ce crédit tombe sous le régime du département des Finances, mais je suis informé qu'il en est ainsi afin d'éviter la possibilité de l'exercice du patronage.

L'hon. M. GRAHAM: Le renseignement que l'on vous a donné n'est peut-être pas très bien fondé.

Divers.—Pour défrayer les dépenses d'une commission chargée de préparer des plans relatifs aux villes d'Ottawa et de Hull.—Crédit supplémentaire, $2,800.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-on adopté une politique définie à la suite du rapport de la commission recommandant que l'on fasse d'Ottawa et de Hull un district fédéral, à l'exemple de Washington?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami sait qu'une commission honoraire a été créée dans le but de préparer des plans pour l'embellissement et l'amélioration des villes d'Ottawa et de Hull. Cette commission se compose de : sir Herbert Holt, sir Alexandre Lacoste, MM. Frank Darling, Home Smith ainsi que des maires d'Ottawa et de Hull. Les commissaires ont accompli eux-mêmes beaucoup de besogne surtout M. Darling; ils ont retenu les services d'architectes et d'ingénieurs; ils ont consulté des experts en ces matières aux Etats-Unis. Après avoir consacré beaucoup de soin et d'attention à l'étude de la question, la commission a présenté son rapport, lequel, je suis heureux de le dire, a rencontré en général l'approbation des autorités municipales d'Ottawa et de Hull, autant que je sache. Ce rapport est très élaboré et son but est de préparer un projet grâce auquel les deux

municipalités intéressées, le Gouvernement fédéral, les compagnies de chemin de fer et d'utilité publique puissent travailler de concert en vue d'agrandir les villes d'Ottawa et de Hull dans l'avenir en tant que capitale de la Confédération canadienne.

Mon honorable ami me pose la question: A quelle décision le Gouvernement en est-il arrivé? mais nous venons à peine de recevoir le rapport de la commission. Les plans et devis sont exposés, de sorte que si mon honorable ami n'est pas encore allé les examiner, je lui conseille de le faire à la première occasion, car je suis certain qu'ils l'intéresseront beaucoup.

Dès que la session sera terminée, j'ai l'intention d'étudier ce rapport avec soin et de visiter moi-même les lieux. Mon honorable ami sait, sans aucun doute, que la ville d'Ottawa a nommé un comité dans le but d'interviewer le Gouvernement et d'obtenir de lui qu'il étudie sérieusement ces plans. Au cours de leur rapport, les commissaires soulèvent quelques questions de la plus haute importance, notamment celle de l'administration fédérale du district d'Ottawa. C'est là un problème qui mérite d'être sérieusement étudié, non seulement par le Gouvernement, mais aussi par les autres corps publics intéressés. Je n'ai rien à ajouter pour l'instant, sauf que je suis on ne peut plus satisfait de la façon dont le rapport a été accueilli, de sorte que je suis convaincu que si tous les intéressés travaillent à l'unisson, nous aurons d'ici à quelques années une capitale qui fera honneur à la Puissance du Canada, au point de vue artistique.

Différentes villes de par le monde ont grandement bénéficié d'avoir été développées à la faveur d'un plan d'ensemble, à ce propos, Washington nous fournit un exemple remarquable de ce que l'on peut accomplir en se laissant guider par des plans déterminés. Sous la présidence d'Abraham Lincoln, Washington n'était qu'une ville insignifiante, mais à l'heure actuelle, c'est l'une des plus belles villes du monde entier.

L'hon. M. GRAHAM: Et l'une des plus propres.

L'hon. M. WHITE: Washington, évidemment, est pourvu d'une meilleure administration, sans compter qu'elle a eu l'avantage de profiter, il y a déjà nombre d'années, des connaissances d'un expert dans l'art d'embellir les villes; le résultat a été la ville de Washington telle que nous la voyons, à l'heure actuelle.

L'hon. M. LEMIEUX: Et cet expert était également un bon français.

L'hon. M. WHITE: J'ai dit combien ces plans étaient artistiques, et je ne sache pas qui serait mieux en mesure de fournir des plans artistiques qu'un représentant de la race à laquelle appartient mon honorable ami. Le Gouvernement, toutefois, a fait un premier pas en faisant préparer des plans que tous les intéressés peuvent travailler à faire exécuter, de sorte qu'à mon avis, nous devrions obtenir d'excellents résultats. Pour ma part, je désire consacrer beaucoup d'attention à cette question.

L'hon. M. LEMIEUX: En ma qualité de citoyen d'Ottawa, je suis heureux d'entendre mon honorable ami déclarer qu'il s'intéresse à la question de l'embellissement de la capitale fédérale. J'ai jeté un coup d'œil sur le rapport de la commission, publié il y a déjà quelques semaines, et j'ai eu l'occasion de le discuter ainsi que le plan qui l'accompagne, avec l'un des architectes les plus en vue des Etats-Unis, qui se trouvait à Chicago, il y a quelques semaines, l'hôte de la Railway Engineering Association. J'ai nommé M. Brunner, un architecte de la ville de New-York et l'un des esprits dirigeants de la campagne qui se poursuit au Etats-Unis pour l'embellissement des villes. A l'heure actuelle, il s'occupe de l'embellissement de la ville de Cleveland.

M. Brunner qui, je dois le dire en passant, a prononcé ce soir-là un excellent discours sur la situation relative des ingénieurs et des architectes, m'a déclaré que, suivant lui, le rapport de la commission est un travail remarquable et le Gouvernement a été des plus heureux d'avoir pu se procurer les services de l'expert qui a préparé les plans.

L'allusion que j'ai faite, il n'y a qu'un instant à la nationalité de l'ingénieur qui a fait le plan de la ville de Washington, m'est venue à l'esprit parce que nous avons eu la bonne fortune d'avoir dernièrement à Montréal un évêque français très distingué, Monseigneur Lenfant, qui, pendant plusieurs dimanches, à prêché la station quadragésimale dans la chaire de l'église Notre-Dame. Ce vénérable prélat est le descendant du colonel Lenfant, qui s'établit aux Etats-Unis à l'époque de la révolution américaine. Il était venu aux Etats-Unis en compagnie de Rochambeau et de Lafayette, et les autorités de la nouvelle république le choisirent lorsqu'il s'agit de dresser les plans de la ville de Washington.

Il prépara les plans; ils furent acceptés d'emblée, mais malheureusement le grand architecte mourut très pauvre. Jamais il ne reçut un sou en paiement du travail qu'il avait exécuté pour le compte de la république, quoiqu'il eût pu réaliser des profits énormes, grâce aux expropriations qu'il fallait entreprendre, s'il avait voulu profiter de sa situation.

Pour en revenir à Ottawa, je puis dire à mon honorable ami que, bien que le plan de la commission ne soit pas encore accepté comme final, il est à espérer qu'il le sera en fin de compte. Mon honorable ami et le Gouvernement devraient insister afin que les autorités muicipales de la ville d'Ottawa respectent les suggestions qui sont contenues dans ce rapport.

L'autre jour, j'ai signalé à l'attention de la Chambre la question de la hauteur que doivent avoir les nouveaux édifices dans la capitale fédérale.

Le rapport demande que les édifices n'aient pas plus de 110 pieds de hauteur, et pour plaire à un homme très entreprenant de cette ville, le conseil municipal ou le bureau de contrôle vient de modifier une résolution adoptée quelques mois auparavant conformément au rapport, et de lui permettre de construire jusqu'à une hauteur de 130 pieds. Je vois que, depuis lors, le permis de construction a été retiré et que le conseil ne permettra à qui que ce soit de construire d'édifices ayant plus de 110 pieds de hauteur. Toutefois, le Gouvernement devrait s'entendre avec la ville d'Ottawa et lui faire accepter définitivement les grandes lignes du plan, bien qu'il ne soit pas encore prêt à agir. En somme, il y a lieu de féliciter le Gouvernement d'avoir obtenu un si excellent rapport au sujet de ce qui est destiné à constituer la capitale modèle d'un grand pays.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que le Gouvernement n'a pas tenu compte de l'idée qu'on lui a exprimée, il y a quelques mois, concernant le choix de Winnipeg comme capitale?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas particulièrement.

L'hon. M. PUGSLEY: Que l'honorable ministre veuille bien me pardonner de lui poser une question qui n'aurait peut-être pas sa raison d'être si cet item était le seul que l'on eût inscrit au budget supplémentaire. Ce budget représente le total considérable de $4,485,537. L'honorable ministre voudra bien se rappeler avoir déclaré, dans son exposé budgétaire, que le budget principal comportait des dépenses de $189,000,000, mais qu'il ne serait probablement dépensé que $160,000,000 au cours du prochain exercice.

Je répondrai à l'honorable ministre,—il n'était pas présent lorsque j'ai traité cette question,—que j'ai signalé à ceux de ses collègues dont le budget était à l'étude, l'assurance ainsi donnée par lui, et que pas un seul, à l'exception du ministre des Travaux publics, ne m'a répondu qu'il ferait des réductions importantes. Seul l'honorable ministre des Travaux publics a déclaré pouvoir faire une réduction de $10,000,000. Il y a une grande différence entre $10,000,000 et $29,000,000. La fin de la session étant maintenant prochaine, l'honorable ministre des Finances sera peut-être heureux de justifier son assertion en nous disant comment va s'opérer la réduction des dix-neuf autres millions.

L'hon. sir THOMAS WHITE: N'ayant rien à me reprocher je ne vois pas la nécessité de me justifier. Je dirai toutefois à mon honorable ami qu'en trois circonstances où il a été absent j'ai traité la question qu'il soulève maintenant, c'est-à-dire celle de la différence qu'il y a entre les dépenses estimatives de l'année à venir et le budget, et j'ai fait voir qu'il existait toujours, par rapport au budget, des lacunes variant de 5 à 20 p. 100. J'ai cité des exemples pour établir que, sous nos prédécesseurs, il arrivait, d'ordinaire, qu'à la fin de l'exercice, il restait encore, sur les crédits inscrits au budget, $5,000,000, $10,000,000 ou $15,000,000 qu'on n'avait pas dépensés. Ainsi, en prenant la direction des affaires en 1911, le Gouvernement actuel a trouvé que le budget s'élevait à environ $158,000,000, mais qu'on n'avait dépensé, pendant l'année, que $135,000,000, soit une différence de $23,000,000. Mon honorable ami me demandera peut-être pourquoi le budget était si considérable quand les dépenses ne devaient être que de $135,000,000? Une des raisons de cette anomalie apparente, c'est que le budget supplémentaire était très élevé. A cette époque on s'attendait à une élection.

L'hon. M. GRAHAM: Le budget dont il s'agit s'explique-t-il par la même raison?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne l'affirmerai pas. Si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'œil sur le budget et les dépenses des deux années précédentes, il constatera le même état de choses, sans un écart aussi considérable, toutefois. En traitant la question, mon honorable ami a dit que le budget s'élevait à $189,000,000, quand j'avais estimé les dépenses à $160,000,000, et il a demandé la raison de cette différence de

$29,000,000. Il a présumé, sans doute, que ces $29,000,000 représentaient des item qui seront laissés absolument de côté

Il sait bien, pourtant, que plusieurs crédits deviennent périmés. Il y a plusieurs de ces crédits qui ne seront pas employés, pendant que d'autres le seront; mais les montants inscrits en regard de ces item ne seront pas complètement dépensés; il en résultera que $160,000,000 environ constitueront les dépenses de l'année prochaine. Je tiens à lui signaler ce point, car je veux que le Gouvernement fasse autant de réductions que possible en ce temps de guerre.

Quand la guerre fut déclarée, j'étais heureux de constater que nous avions inscrit beaucoup de travaux publics au programme, parce que les affaires subissaient une grande dépression et qu'en pareil cas il est toujours avantageux de prévenir le chômage par l'exécution de travaux publics déjà prévus. Mais la guerre nous a obligés de renoncer à nos projets. Notre attitude, dans ce temps-là, répondait aux exigences de la situation, mais cette année et probablement encore l'année prochaine, car nous n'entrevoyons pas encore la fin de la guerre, il n'y aura pour ainsi dire pas de chômage au Canada. D'un autre côté, la main-d'œuvre ordinaire et la main-d'œuvre experte sont en demande et vont l'être probablement de plus en plus. Les dépenses publiques nécessitées par la guerre sont très considérables et par conséquent il n'y a pas lieu d'en encourir dans le but de procurer de l'emploi aux ouvriers. Par dépenses publiques j'entends, naturellement, des dépenses publiques utiles.

La politique adoptée par le Gouvernement et dont j'ai parlé dans mes deux derniers exposés budgétaires signifie donc que si nous devons poursuivre les travaux déjà en voie d'exécuton, nous n'entreprendrons pas de nouveaux travaux, à moins que l'intérêt public ne les ait rendus indispensables. Dans un pays comme celui-ci il y a toujours des travaux dont l'intérêt public exige absolument l'exécution. Prenons, par exemple, les élévateurs, dont il arrive parfois à mon honorable ami de parler. Le commerce des céréales, le transport et l'entreposage du grain exigeront des dépenses pour l'amélioration des commodités découlant des élévateurs. Le matériel roulant de l'Intercolonial nécessitera aussi des dépenses, et il faudra également dépenser une certaine somme de deniers publics en différents endroits du pays pour des fins plus ou moins connexes à la guerre.

Voilà les dépenses que nous ferons; mais nous n'entreprendrons pas, en temps de guerre, de travaux publics dont l'exécution puisse être différée jusqu'à ce que la paix soit rétablie. Il y a donc plusieurs crédits, parmi ceux que l'on a votés cette année ou même depuis deux ans, qui resteront en suspens dans l'intervalle. Quand la guerre sera finie et que la situation financière et économique nous justifiera de les dépenser, nous les dépenserons s'il y a lieu, mais comme je viens de le dire, ils resteront en suspens dans l'intervalle.

Pour faire voir en un mot quelle sera la situation durant l'année prochaine, car j'y songe constamment, parce que je suis plus directement appelé que tout autre à fournir les fonds nécessaires, je dirai que nos dépenses, qui s'élevaient à environ $187,000,000 il y a deux ans, c'est-à-dire pour l'exercice de 1914, seront de $160,000,000 l'année prochaine, comme l'a dit mon honorable ami. Il y aura donc une différence d'à peu près $27,000,000. Mais il faut comprendre dans les dépenses de l'année prochaine un item très considérable représentant l'intérêt sur notre dette augmentée. Il y a deux ans, les intérêts de la dette étaient d'environ $14,000,000 ou $15,000,000, mais le budget de cette année contient, au sujet de l'intérêt, un item de $37,000,000, soit une différence de $23,000,000. Il y aura aussi des déboursés à faire pour les pensions. Pour peu que mon honorable ami veuille considérer que ces $160,000,000 comprennent environ $25,000,000 de dépenses nécessitées par l'augmentation de la dette publique et les pensions, il s'apercevra que la comparaison s'établit réellement entre les dépenses de $135,000,000 pour l'année prochaine et celles de $187,000,000 pour l'exercice 1914. Ces $135,000,000 représentent à peu près les dépenses de l'année 1911, bien que notre commerce, cette année, représente un chiffre plus élevé que jamais, c'est-à-dire environ $1,400,000,000.

Il est donc évident que le Gouvernement pratique l'économie dans toute la mesure possible. Nous nous rendons compte des obligations que la guerre nous a imposées, ainsi que de leur augmentation graduelle; nous prévoyons qu'elles seront plus lourdes dans six mois qu'elles ne le sont aujourd'hui, et probablement plus lourdes encore l'année prochaine que cette année. Par conséquent, nous sommes unanimes à désirer la réduction des dépenses; mais il m'a paru que nous aurions tort—mon honorable ami n'était pas présent quand je l'ai dit précédemment—d'arrêter des travaux comme, par exemple, ceux du pont de Québec. La suspension de ces travaux à un moment où l'outillage est rendu sur les lieux et où la construction est avançée, représenterait une

perte considérable. Il faut en dire autant des travaux du canal Welland, qui ont été adjugés et sont en voie d'exécution. Le budget général est moins élevé cette année que l'année dernière et nous faisons tout le possible pour réduire les dépenses. Mais ce serait encourir la désapprobation du public que de suspendre des travaux comme ceux dont je viens de parler. Il faut aussi travailler à l'achèvement du Transcontinental, si nous ne voulons pas nous exposer à de grandes pertes dans cette entreprise.

Mon honorable ami (M. Pugsley) parle souvent de ce que le Gouvernement devrait faire pour la ville de Saint-Jean qu'il a l'honneur de représenter. J'ai souvent constaté qu'il se pose en champion de l'économie d'une manière abstraite, mais dans les questions concrètes, il a toujours quelque proposition à faire qui entraînerait des dépenses.

Quant au budget supplémentaire de 1915-1916 dont il nous a parlé, je considère qu'il est excessivement modéré, vu qu'il ne s'élève qu'à $4,485,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre peut-il nous donner une idée de ce que sera le budget supplémentaire du prochain exercice?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne puis pas le dire dans le moment, mais je crois qu'il sera relativement peu élevé, puisque nous mettons à exécution le programme que je viens d'indiquer. Mon honorable ami constatera que le budget supplémentaire de 1915-1916, que nous étudions en ce moment, renferme plusieurs crédits importants. Il y a par exemple, une somme de $1,550,000 pour les grains de semence avancés aux cultivateurs. Cet argent a déjà été prélevé au moyen de mandat du Gouverneur général et, strictement parlant, il ne serait pas nécessaire de faire voter ce crédit, car les mandats du Gouverneur général sont un moyen parfaitement légitime de prélever les fonds nécessaires. J'ai cependant jugé à propos de faire une innovation et de mettre dans le budget les sommes ainsi prélevées, pour que la Chambre ait sous les yeux un état complet des dépenses qui ont été faites.

Nous avons aussi un autre crédit de $1,500,000 affecté aux frais d'exploitation de l'Intercolonial. La guerre a eu pour effet d'augmenter considérablement le trafic sur cette voie ferrée. D'un autre côté, on peut constater une augmentation très satisfaisante dans les recettes; je dirai même que j'ai été agréablement surpris de constater une augmentation de recettes aussi considérable depuis environ un an. On ne peut donc pas prétendre que cet argent a été dépensé inutilement, puisque c'était une dépense nécessaire à l'exploitation du chemin de fer de l'Etat. Je n'ai aucun doute que mon honorable ami (M. Pugsley), avec son impartialité ordinaire, admettra qu'il était complètement dans l'erreur en supposant que le Gouvernement poursuivait une politique extravagante.

Il constatera au contraire, que nous avons pratiqué la plus stricte économie depuis le commencement de la guerre. Il a déjà occupé la position de ministre des Travaux publics et dans tous les budgets qu'il a présentés et que j'ai étudiés, je n'ai trouvé aucune trace de cet esprit d'économie qui s'empare de lui de temps à autre. Je ne lui en fais pas un reproche, car je comprends qu'en temps de guerre, un gouvernement est tenu d'opérer dans les dépenses ordinaires tous les retranchements compatibles avec la bonne administration des affaires du pays. Mais l'économie poussée trop loin peut devenir de la parcimonie et il y a une limite qu'il ne faut pas dépasser, si on ne veut pas que le public en souffre.

Il y a un autre point que j'ai déjà mentionné en différentes occasions et qu'il ne faut pas perdre de vue. En dehors du ministère de la Milice, qui est plus directement concerné, ce serait une erreur de croire qu'en temps de guerre les dépenses des autres ministères doivent être nécessairement moins élevées qu'en temps de paix, même en pratiquant la plus stricte économie. J'ai constaté par expérience que depuis le commencement des hostilités, la guerre a imposé un surcroît de dépenses à presque tous les départements. Prenons par exemple le département des Douanes. La perception du revenu et l'interdiction d'exportation de certains articles ont occasionné un surcroît de travail. Le commissaire des douanes est beaucoup plus occupé qu'autrefois et j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec lui à ce propos, hier. Dans les autres ministères, dans le mien entre autres, la besogne est considérablement augmentée et les dépenses s'en ressentent. Les fonctionnaires travaillent jour et nuit et reçoivent les mêmes appointements qu'autrefois; ils travaillent sans se plaindre et avec zèle, dans l'intérêt du département, du Gouvernement et du pays. Le personnel de presque tous les bureaux a dû être augmenté. Partout où la chose a été possible sans nuire au service, nous nous sommes efforcés de réduire les dépenses ordinaires et extraordinaires, depuis le commencement de la guerre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre des Finances n'a pas été heureux dans ses remarques concernant la nécessité de construire des élévateurs pour l'emmagasinage du grain, même en temps de guerre. Tout le réseau des chemins de fer de l'Etat ne possède qu'un élévateur dont la capacité ne dépasse pas 750,000 boisseaux et le Gouvernement n'a rien fait pour améliorer cette situation sur l'Intercolonial ni sur le Transcontinental, qui est aussi exploité par l'Etat.

Dans le port de Saint-Jean, l'un des deux principaux ports d'hiver du Canada, l'élévateur dont on se servait autrefois pour l'Intercolonial a été incendié il y a deux ans environ, et aucune mesure n'a été prise pour en construire un nouveau. Cette allusion de mon honorable ami est regrettable, car son collègue, le ministre intérimaire des Chemins de fer, a voulu prétendre qu'il n'est pas importun de reconstruire l'élévateur pendant la guerre, bien que des mesures à cette fin seront prises, a-t-il dit, dès que les hostilités auront pris fin.

Mon honorable ami déclare que les dépenses réelles ont été de $135,000,000 en 1911, année pendant une partie de laquelle le gouvernement libéral a été au pouvoir. Cette somme, disait-il à bon droit, comprenait tous les montants du budget supplémentaire de cette année-là, montants qui étaient assez élevés, il l'avoue, ainsi que ceux du budget principal.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député, je crois, a mal saisi ma pensée. Je n'ai pas dit que les $135,000,000 comprenaient les sommes inscrites au budget. J'ai déclaré que le budget, y compris le budget supplémentaire, s'élevait à $158,000,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Et que la dépense a été de $135,000,000. Le ministre a dit que tous les budgets, principal et supplémentaires, se chiffraient par $158,000,000, tandis que la dépense réelle avait été de $135,000,000. C'était à une époque de paix, d'abondance et de prospérité.

Le Gouvernement actuel a obtenu le pouvoir vers le milieu de cet exercice, à un moment où la prospérité régnait au pays. L'action réflexe ne s'était pas encore produite. Le Gouvernement avait tout lieu de poursuivre tous les travaux publics nécessaires. Nonobstant la grande misère qui règne dans tout le pays et qui s'abat sur presque toutes les classes de la population, sauf celles qui fabriquent des munitions de guerre, le présent ministère soumet un budget principal qui s'élève à $189,000,000, soit à $53,000,000 de plus que ce qui a été dépensé, en 1911, du budget principal et des budgets supplémentaires. C'est là une augmentation énorme; elle est le double du revenu en entier du Canada à l'époque de la Confédération.

Le ministre n'a pas déposé son budget supplémentaire; celui-ci sera relativement peu élevé, dit-il. S'il y eût laissé entendre qu'il sera peu élevé en comparaison du budget du présent exercice, il s'élèvera encore à un bon nombre de millions de dollars, et aux $189,000,000 il faudra ajouter le total du budget supplémentaire. Le ministre ne pouvant nous apprendre quel sera le chiffre du budget supplémentaire de l'exercice courant, qu'il me permette de lui dire que cela me fait concevoir des soupçons. Il doit l'avoir étudié avec soin à présent, car sans certaines révélations inattendues et sans les demandes de différentes compagnies de chemins de fer, la prorogation aurait probablement eu lieu avant Pâques. L'impossibilité où se trouve le ministre de nous apprendre à quel chiffre s'élèvera le budget supplémentaire nous fait soupçonner que ce chiffre sera beaucoup plus élevé qu'il voudrait le laisser savoir au comité en ce moment. Il a parlé du temps où j'étais ministre des Travaux publics. En scrutant les différents budgets, il ne peut pas constater, dit-il, que j'aie été très économe. A cette époque-là, mon honorable ami était affilié à un parti qui prêchait l'économie; c'est pourquoi il scrutait mes budgets à ce point de vue-là. Mais s'il les examinait aujourd'hui, il les trouverait très modérés en comparaison des dépenses de son collègue, le présent ministre des Travaux publics. Durant les trois dernières années de son règne, l'ancien gouvernement n'a dépensé qu'environ $37,000,000 comparativement à un peu plus de $80,000,000 pendant les trois premières années de la gestion du ministre actuel. Qu'en pense mon honorable ami? J'ai été très prodigue, dit-il. Quelle idée a-t-il du présent ministère qui, pendant un certain intervalle, a dépensé au département des Travaux publics deux fois et demie autant que ce qui s'est dépensé dans le même espace de temps, lorsque j'avais l'honneur de diriger le département? Le ministre dit que le présent Gouvernement n'a pas continué à beaucoup augmenter les dépenses, bien que le commerce du Canada se soit chiffré par $1,400,000,000. Prétend-il que le chiffre énorme de ce commerce aurait permis au Gouvernement de se lancer dans de grandes entreprises, comme si nous étions dans une ère de paix et comme si ce commerce était le résultat du paisible développement du pays? Non, assurément. Ne sait-il pas que

cet énorme commerce de $1,400,000,000 est le résultat de la guerre? Ignore-t-il qu'il provient de la grande demande de vêtements, de vivres et de toutes sortes d'approvisionnements dont on a besoin sur le théâtre des hostilités?

Ne sait-il pas que cela comprend tout ce que le Gouvernement fédéral expédie à nos propres soldats, et que toutes ces fournitures contribuent à grossir le volume de notre commerce? Ne sait-il pas que tout l'argent qui est donné en paiement de la fabrication d'une grande partie de ce matériel de guerre et autres choses, tant pour le compte de nos alliés que pour nos propres soldats, et que ces divers éléments finissent par former cette somme de $1,400,000,000. Une grande partie de ce commerce est attribuable à de malheureuses circonstances dont nul gouvernement ne devrait ni s'enorgueillir ni se féliciter. Et cependant, le ministre ne peut s'empêcher, à certains moments, de tirer vanité de cette énorme augmentation du commerce qu'il donne comme preuve de la prospérité qui règne au sein de la population. Eh, mais! cette situation même, l'envoi que nous faisons à nos soldats de quantités prodigieuses de marchandises devraient nous engager à mieux pratiquer l'économie. La preuve que nous avons des ravages que la guerre exerce au Canada aussi bien que chez les nations alliées, de la façon dont elle use les énergies et sape la prospérité des gens devrait nous rendre plus économes qu'en temps de paix.

J'aime à croire que le ministre ne nous parlera plus de l'économie du Gouvernement. Songez donc: avec une population de huit millions d'habitants, voici que le budget des dépenses se chiffre à $189,000,000! J'ai demandé au ministre l'explication de l'écart de $29,000,000; j'ai fait la même demande à chacun des ministres dont le budget a été mis à l'étude; je l'ai faite au ministre des Chemins de fer: tous ont été unanimes à répondre, en somme, que le ministre des Finances ne savait ce qu'il disait, et qu'ils entendaient épuiser à peu près entièrement les ressources de leur budget respectif.

Voilà pourquoi je fais observer au ministre des Finances qu'il fait une erreur de $19,000,000, me fondant pour cela sur le témoignage des ministres dont le budget est venu en discussion. Le ministre des Travaux publics est le seul qui ait fourni quelque éclaircissement, qui ait tenté de venir en aide à son collègue des Finances et de démontrer qu'il est digne de foi. Il a eu le courage, lui, de prendre résolument le parti de son collègue et de lui donner raison jusqu'à concurrence de $10,000,000. Quant aux autres ministres, ils lui ont tous tourné le dos, à l'exception toutefois de celui de la Marine qui consentit à réduire ses dépenses d'environ $5,000.

[L'hon. M. Pugsley.]

Hôtel de la Monnaie.—Crédit supplémentaire, $13,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette année, il y a eu beaucoup de travail supplémentaire à accomplir à la Monnaie pour le compte du gouvernement impérial. Il ne m'est pas loisible d'en donner le détail, mais il va sans dire que tous les déboursés que l'on fait de ce chef seront inclus dans l'état de compte qui sera dressé des services rendus par la Monnaie.

Dépenses imprévues à être autorisées par un décret du conseil, et dont un compte en détail sera soumis au Parlement dans les quinze premiers jours de la prochaine session, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cet état nous est-il toujours soumis?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, dans les quinze jours qui suivent la rentrée des Chambres, un état de l'emploi du crédit affecté aux dépenses imprévues est déposé sur le bureau.

Subvention à la Commission Nationale des champs de bataille.

(a) Frais d'administration, $7,200.
(b) Entretien du parc National des champs de bataille, $26,560.
(c) Entretien de la tour Martello n° 4, $400.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous renseigner sur la commission des champs de bataille? Mon très honorable ami le chef de l'opposition prend un vif intérêt à cette question et d'habitude il demande des renseignements nombreux à ce sujet.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette année, j'ai prié la commission de restreindre ses dépenses autant que possible au strict nécessaire. En réalité, elle n'a rien entrepris de neuf. Elle demande moins que l'an dernier.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a $11,560 de plus que l'an dernier.

L'hon sir THOMAS WHITE: Il y avait un autre item l'an dernier. Le crédit est sans doute réduit. Il atteignait le chiffre de $100,000. La somme totale pour cette année est d'environ $37,000. Il doit y avoir quelque article laissé de côté, ou non compris dans a, b et c parce que, comme, je l'ai dit, la commission limite ses dépenses au strict nécessaire. Lors de la déclaration des hostilités, je lui ai demandé d'user de modération dans les travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais il y a une augmentation de $11,560.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il y a quelque article qui n'est pas mentionné dans les crédits de cette année. Cependant, si mon honorable collègue est particulièrement intéressé à cette affaire, il me fera plaisir de réserver le crédit en attendant des renseignements complets. C'est beaucoup moins que l'année dernière.

L'hon. M. GRAHAM: Je demande que ce crédit reste en suspens, ce qui permettra au chef de l'Opposition de faire quelques observations à ce propos. Il peut arriver qu'il ne veuille pas faire de commentaires à cet égard, mais il porte beaucoup d'intérêt au travail de cette commission et il s'agit d'un crédit au sujet duquel il aimera probablement à se renseigner. J'appellerai son attention sur ce point, ce matin, et s'il ne veut pas qu'un débat s'engage à propos de ce crédit, j'informerai mon honorable ami (sir Thomas White) qui pourra demander de faire adopter ce crédit.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Très bien.

Subvention au conseil médical du Canada, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment ce crédit est-il dépensé?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est remis au Conseil qui le dépense aux fins qui expliquent son existence. Cette subvention remonte à deux ou trois ans. A ce temps, le conseil étudiait la question d'une qualification uniforme pour tous les médecins du Canada. Je me suis enquis et j'ai constaté que ce crédit est entièrement requis pour les fins du Conseil. Un jour viendra peut-être où l'on aura plus besoin de ce crédit, ou d'une partie, mais il semble nécessaire maintenant.

Subvention pour aider à continuer les travaux de la société astronomique du Canada, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je crois qu'on pourrait facilement rayer ce crédit, cette année. Il n'est pas considérable, mais quelle est son utilité en temps de guerre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami n'a rien du Philistin en lui et, après tout, nous devons continuer à aider quelques-unes de ces sociétés. Le chiffre de la subvention est minime, en vérité. Son but est très méritoire.

Académie royale des Arts, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment emploie-t-on ce crédit?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est l'Académie qui le dépense pour attteindre ses fins. C'est la subvention annuelle qu'on a votée au cours des années dernières.

L'hon. M. PUGSLEY: Où se trouve le bureau d'administration de l'Académie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A Montréal, je crois, mais si ce renseignement intéresse mon honorable ami, je laisserai ce crédit en suspens et j'obtiendrai tous les renseignements voulus à son sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pourrais dire à mon honorable ami pourquoi je suis intéressé. Je trouve ici un grand nombre de crédits de nature diverse qui pourraient tous rester en suspens, ou qu'on pourrait parfaitement omettre, sans que le service public fût compromis le moindrement. Je crois que dans ces temps de guerre, on devrait laisser ces crédits en suspens. Qu'on prenne la subvention du conseil médical comme exemple et dont le chiffre s'élève à $15,000; le ministre ne peut dire au comite ce qu'on fait avec ce crédit. Assurément, si l'on ne demande cette subvention que pour acquitter les frais d'une réunion, la société peut retarder cette assemblée d'une année ou jusqu'après la guerre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est pour des examens.

L'hon. M. PUGSLEY: Les conseils médicaux des différentes provinces s'occupent des examens?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mais ce conseil représente tout le Canada et, conséquemment, toutes les provinces.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne faudrait certainement pas $15,000 pour acquitter les dépenses. Qu'on prenne ensuite ces autres sociétés—Société astronomique et l'Académie royale des arts; ces crédits peuvent rester en suspens sans que le public en soit le moindrement affecté. Tous ces crédits représentent des montants considérables. Nous devons arrêter une attitude à l'endroit de ces crédits. En agissant ainsi, nous froissons peut-être quelqu'un, mais c'est là notre devoir. Il ne s'agit ni de $2,000, ni de $5,000, ni de $15,000, mais d'un montant qui représente des centaines de milliers de dollars, et si le ministre étudiait ces crédits avec soin, il pourrait constater où une économie de centaines de milliers de dollars pourrait s'opérer. Ces crédits n'ont rien à faire avec les travaux publics, ni avec notre classe ouvrière, qui réclame du travail, mais ils sont en très grande partie destinés à des fins scientifiques et

sociales. Ils sont sur un pied d'égalité avec ce crédit de $100,000 qu'on a voté pour des études géodésiques et dont on n'a pas plus besoin qu'une cinquième roue à une charette.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Adopté.

L'hon. M. PUGSLEY: Adopté, dit le ministre? Cela n'a aucun effet sur le ministre des Finances. Ne peut-il trouver le moyen de rayer quelques-uns de ces crédits?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne puis croire que mon honorable ami est sérieux parce qu'il est un homme intelligent et il devrait avoir égard pour ces sujets scientifiques. Ce n'est pas seulement à la matière tangible que nous devrions nous intéresser, mais il nous incombe de nous préoccuper des questions de science, de littérature et d'art, même durant la guerre.

Contribution à l'Université McGill pour l'entretien d'un bureau régional concernant le catalogue international de la littérature scientifique, $2,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ce crédit?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il est inscrit au budget depuis quelques années. Mon honorable ami comprend l'importance qu'il y a à faire cataloguer convenablement ces publications scientifiques.

Subvention pour l'érection d'un monument à Samuel de Champlain, à Orillia, Ontario. A voter de nouveau, $7,500.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'érection de ce monument a été confiée aux statuaires depuis quelque temps et il faut $7,500 dès à présent pour payer ces travaux; s'ils n'avaient pas été commençés on aurait pu réserver cet item.

En vue de payer ce qui manquera pour l'érection du monument Champlain à Ottawa, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelles sont nos obligations à ce sujet?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il s'agit du monument de la pointe Nepean. Le Gouvernement fédéral a souscrit à l'érection de ce monument, de même que plusieurs particuliers dont un certain nombre n'ont pu verser le montant de leur souscription, par suite de la guerre. Tous les souscripteurs étaient sérieux et tous auraient payé si la guerre n'y avait mis obstacle. Il y a un an nous pensions être obligés de verser plus de $3,000, mais depuis lors on a recueilli le montant de certaines contributions qu'on avait désespéré de recuillir, et voilà pourquoi il ne manque plus que $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que cet argent ira au sculpteur?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en suis pas absolument certain, mais s'il en est ainsi, il n'y aura pas lieu de s'en plaindre, car il faut payer le sculpteur.

L'hon. M. GRAHAM: En vue de la paix, de la tranquillité et des bonnes dispositions du ministre des Finances et de son successeur, les personnes qui reçoivent de cet argent, si peu qu'elles en reçoivent, devraient fournir des renseignements au ministre des Finances à ce sujet; c'est lui qui a charge de ces crédits, mais on lui fournit peu de renseignements ou on ne lui en fournit pas du tout. Sans doute, quand ces deniers furent accordés on avait de bonnes raisons pour les accorder et on les a fournies. Je pense que les différentes associations devraient être priées d'envoyer un mémoire de ce qu'elles font de l'argent.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a raison. Ces demandes d'argent sont étudiées avec soin par mon sous-ministre et nous en avons reçu environ deux fois plus qu'il n'en paraît ici. Celles qui figurent au budget ne prêtent à aucune question, attendu que les différentes associations qui sont concernées font de bon ouvrage et sont très dignes d'estime. Je pense que les renseignements dont veut parler mon honorable ami sont au ministère; je ne les ai pas présents à la mémoire, mais je puis les obtenir s'il y a lieu.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je propose que la séance soit levée.

L'hon. M. GRAHAM: Que ferons-nous demain?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous étudierons les crédits du ministère des Chemins de fer et Canaux et ceux du ministère des Travaux publics.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre nous a dit qu'il voulait continuer la discussion de la loi des céréales. Le réquisitionnement du blé va provoquer tout un débat, et l'honorable ministre a dit qu'il s'agirait de cela pour commencer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A son goût. Il y a, au Feuilleton, une couple de bills dont je voudrais parler; l'un a trait à

une couple d'amendements du Sénat, à la loi des banques, et l'autre, à la prime à l'industrie du zinc. Nous en aurons vite fini, et le ministre du Commerce et le ministre des Travaux publics pourront ensuite soumettre leurs crédits.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et huit minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Jeudi, 27 avril 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES DEBATS.

M. SCHAFFNER propose:

L'adoption du premier rapport du comité des débats, tendant à autoriser le comité à siéger pendant les séances de la Chambre.

Cette motion est adoptée.

REMBOURSEMENT DE L'HONORAIRE CONCERNANT LE BILL DE LA MANITOBA AND SASKATCHEWAN BIBLE SOCIETY.

M. SCHAFFNER propose:

Que, conformément aux conclusions du 8e rapport du comité des bills privés, l'honoraire versé pour le bill n° 88 (bill X du Sénat), tendant à autoriser la Manitoba and Saskatchewan Bible Society, soit remboursé.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

PAIEMENTS A LA VICTORIA TRANSFER COMPANY.

M. TURRIFF demande:

Quel montant a été payé à la Victoria Transfer Company, de Victoria (C.-A.), pour services rendus aux divers services fédéraux dans cette ville au cours des exercices 1912-1913, 1913-1914 et 1915?

L'hon. M. CASGRAIN (ministre des Postes):

Ministère des Douanes:

Année.	Montant.
1912	néant.
1913	néant.
1914	$ 136
1915	91

Ministère de la Marine:

Année.	Montant.
1912	$ 76 20
1913	72 01
1914	199 32
1915	96 95

Ministère de la Milice:

Année.	Montant.
1912-1913	néant.
1913-1914	$ 82 80
1914-1915	1,183 82
1915 1916	1,988 76

Ministère du Service naval:

Année.	Montant.
1912-1913	$ 331 05
1913-1914	473 30
1914-1915	330 40
1915-1916	112 15

Ministère des Travaux publics:

Année.	Montant.
1912-1913	$ 8 70
1913-1914	85 30
1914-1915	179 05
1915-1916	13 33

	A l'entreprise pour un temps déterminé.	Par marché provisoire.	Total.
1912-1913	$ 903 84	$1,513 50	$2,417 34
1913-1914	903 84	2,253 00	3,156 84
1914-1915	903 84	1,648 95	2,552 79
1915-1916	884 14	1,537 10	2,421 24

Le service des gares de chemins de fer est donné à l'entreprise pour un temps déterminé et celui des différents quais pour un temps indéterminé. Eu égard aux changements qui se produisent fréquemment dans le mouvement des steamers et à l'irrégularité qui s'ensuit dans le service, il est impossible d'adjuger pour un temps déterminé l'entreprise du service entre l'Hôtel des Postes et les quais.

Voici plus de quinze ans que ces services s'effectuent ainsi à Victoria.

R. ROBSON BLACK.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. R. Robson Black a-t-il été nommé inspecteur des cadets dans la Nouvelle-Ecosse? Dans l'affirmative, à quelle date?

2. Quelle était son expérience militaire, sa compétence personnelle ou technique pour remplir cet emploi? Quels sont son grade et sa solde?

3. Quelle somme lui a été payée, depuis sa nomination, pour l'exercice de ces fonctions?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Il est, depuis le 18 janvier 1916, désigné pour faire provisoirement fonction d'organisateur et d'inspecteur des corps de cadets de la 6e division militaire.

2. Nommé lieutenant provisoire (surnuméraire) au 14e hussards, le 24 août 1911, O.G. 111-15. Chargé, le 28 janvier 1916, de faire provisoirement fonction d'organisateur et d'inspecteur des cadets de la 6e division, O.M. 66-16. Titres: lieutenant d'infanterie, O.M. 485-15; capitaine d'infanterie, O.M. 542-15; officier supérieur d'infanterie, O.M. 21-16. Solde, $5 par jour; supplément, $1 par jour, soit un total de $6 par jour. C'est la solde ordinaire des inspecteurs de cadets (voir article 470 des règlements de 1914 concernant les soldes et suppléments).

3. $444 à venir jusqu'au 31 mars.

LA RESERVE INDIENNE D'OKANAGAN.

L'hon. M. OLIVER demande:

1. La compagnie du chemin de fer Nord-Canadien a-t-elle acheté un droit de passage à travers la réserve indienne d'Okanagan?
2. Dans l'affirmative, à quel prix?
3. Quand le paiement a-t-il été fait?
4. A qui ce paiement a-t-il été fait?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. Oui, la Canadian Northern Pacific Railway Company l'a acheté.
2. Au prix de $4,695.15.
3. Le 28 septembre 1914.
4. Au département des Affaires indiennes qui a payé $4,219.19 aux Indiens mêmes pour améliorations le long de l'emplacement de la voie, et versé $475.96 à la caisse de la tribu.

LE PRETENDU ENROLEMENT D'OUVRIERS ÉTRANGERS.

M. STEVENS (Vancouver): Monsieur l'Orateur, j'aimerais à appeler l'attention du Gouvernement et plus particulièrement celle de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Roche) sur une assez grave allégation formulée par le consul des Etats-Unis à Vancouver. Je crois devoir donner lecture d'une dépêche de Portland (Orégon), publiée dans un journal de Vancouver, car elle donne une explication assez complète de la situation:

Portland (Or.), 18 avril.—Dans un bulletin que publie aujourd'hui le commissaire régional de l'immigration, le "Department of Labour Bureau of Immigration" des Etats-Unis prétend que l'on induit les ouvriers américains à émigrer au Canada en leur promettant des emplois lucratifs, après quoi ils sont contraints, tant par la pression que les autorités exercent sur eux que par les circonstances dans lesquelles ils se trouvent, de s'engager dans le corps expéditionnaire de la Grande-Bretagne.

Le bulletin renferme l'extrait suivant du rapport du consul général des Etats-Unis à Vancouver:

"On s'efforce tout particulièrement d'induire tous les étrangers d'âge militaire à s'enrôler dans le corps expéditionnaire, et il est à peu près impossible qu'un Américain se trouve un emploi quelconque. Dans le cours de l'année dernière, plusieurs milliers d'Américains ont quitté la Colombie-Anglaise pour s'en retourner aux Etats-Unis, les uns—et c'était le plus grand nombre—parce qu'ils ne pouvaient ni faire d'affaires ni se trouver d'emploi, et les autres parce que les autorités cherchaient à les enrôler dans l'armée".

Vient ensuite l'allégation trompeuse et manifestement mensongère que des milliers de personnes se trouvent sans emploi à Vancouver et que l'on fait de la propagande aux Etats-Unis pour engager les Américains à émigrer au Canada dans le but, apparemment, de leur y procurer de l'emploi, etc.

L'accusation portée par ce consul général américain à Vancouver, à savoir que les autorités militaires canadiennes usent d'une influence indue pour forcer les immigrés à prendre du service dans ce qu'il appelle "l'armée anglaise d'outre-mer" est absolument fausse. Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur cette assertion ainsi que sur l'indignation qu'elle a causée surtout chez moi à Vancouver. Le 19 avril, la rédaction du "World" de Vancouver commentait ainsi cette dépêche:

Tout ce qui reste à faire aux citoyens de la Colombie-Anglaise à propos de M. Robert E. Mansfield, le consul américain ici, est d'insister sur son rappel immédiat.

En affirmant que l'on attire au pays des ouvriers américains en leur promettant un emploi lucratif pour qu'ensuite les "autorités en exerçant une pression" sur eux les forcent à s'enrôler dans ce qu'il appelle incorrectement "l'armée anglaise d'outre-mer", le consul américain affirme une chose absolument fausse, qu'il doit savoir fausse, et qui devient une insulte à tout véritable Canadien. Hier le "World" demanda à M. Mansfield de s'expliquer, mais il fit réponse "qu'il n'avait rien à dire".

Loin d'attirer des ouvriers dans la Colombie-Anglaise, nous leur en avons expressément interdit l'entrée.

Le consul américain comme tout le monde est au courant de la chose

Quand il affirme "qu'il se fait aux Etats-Unis, dans la presse et par d'autres voies, une propagande dans le but d'attirer des Américains au Canada avec le prétexte apparent de leur donner de l'emploi, mais avec l'intention de les enrégimenter dans l'armée anglaise d'outre-mer", il affirme cette absurdité qui se réfute d'elle-même.

Les citoyens du Canada—surtout ceux de la Colombie-Anglaise accueillent toujours avec plaisir les représentants attitrés de la grande nation voisine. Ces fonctionnaires ont su, presque sans exception, maintenir les traditions de leur office et remplir leurs fonctions avec dignité et courtoisie. Il fallait un M. Mansfield pour calomnier le pays et dénaturer de la façon la plus évidente la situation actuelle. Son appel serait la meilleure solution du pénible dilemne dans lequel il s'est engagé.

Je voudrais saisir le ministère de ce sujet et savoir s'il a fait des représentations au-

près du gouvernement de Washington dans le but de faire rectifier ces déclarations, qui sont bêtement erronées et diffamatoires à l'endroit de la Colombie-Anglaise et, à mon sens, sont inspirées par un désir de nuire à la malice.

L'hon. W. J. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Monsieur l'Orateur, cet incident fut porté à ma connaissance hier pour la première fois par un article que le "Tribune" de Chicago fut, je crois, le premier à publier. Cet article venait à la suite d'une interview avec le commissaire de l'immigration américaine de Chicago touchant une circulaire qu'il aurait, prétend-il, reçue de Washington dans le sens mentionné par l'honorable député de Vancouver. Dès qu'il eut pris connaissance de cet article, le surintendant de l'immigration se mit en communication avec l'agent de l'immigration à Vancouver, lui enjoignant de se rendre auprès du consul général américain à Vancouver pour savoir ce qu'il y avait d'exact dans les paroles qu'on lui attribuait. L'agent s'y rendit et le consul refusa soit de confirmer soit de nier les remarques qu'on lui attribuait avant de lire les articles même qui commentaient ses allégués. Depuis, nous avons plus d'une fois chargé notre agent de retourner auprès du consul pour obtenir une réponse.

L'article en question contient des assertions que rien ne justifie, ni les faits, ni la situation ouvrière dans la Colombie-Anglaise. Nous avons aussi exposé l'affaire au commissaire de l'immigration américaine à Montréal, qui désavoue entièrement ces articles et a fait un rapport au gouvernement de Washington.

D'après mes renseignements, une circulaire aurait été envoyée de Washington, à la suite de rapports faits par le consul général à Vancouver, quoique nos rapports montrent qu'il y a relativement peu de chômage dans la Colombie-Anglaise et à Vancouver. Dans le cours de janvier et février, les mois d'hiver où le chômage doit être le plus considérable, 285 personnes seulement ont demandé des secours à la municipalité. Ce chiffre ne dépasse pas le nombre habituel en temps ordinaire, dans une ville de la population de Vancouver.

Il me ferait sûrement peine d'apprendre que le consul qui représente les Etats-Unis à Vancouver se serait fait l'auteur de ces faussetés; il n'est que juste que nous lui donnions une dernière chance de nier ou confirmer ces allégués dont il a dû à l'heure qu'il est prendre connaissance. Il nous est venu de l'Ouest canadien, aussi bien que de l'Est, de nombreuses demandes pour des ouvriers de ferme; on a poussé une active propagande aux Etats-Unis; les gens qui avaient intérêt à empêcher l'immigration de cette main-d'œuvre, ont dénaturé et tenté de contrecarrer nos efforts, en répandant la rumeur que ceux qui viendraient au Canada seraient probablement sujets à la conscription, qu'ils seraient forcés de prendre du service dans l'armée et de se rendre au front.

Tels sont les allégués qu'il nous a fallu combattre depuis quelques années, aux Etats-Unis. Quoi qu'il en soit, un jour ou l'autre, probablement demain, nous serons parfaitement renseignés sur ce point.

LE CHEMIN DE FER QUEBEC-SAGUENAY.

L'hon. M. GRAHAM: Au cours du débat qui s'est engagé, l'autre soir, au sujet du chemin de fer Québec-Saguenay, dans une observation que j'ai faite en aparté et qui n'a évidemment pas échappé aux oreilles des membres de la tribune des journalistes, j'ai parlé de cette voie ferrée en la tenant pour le chemin de fer Forget-Choquette. M. le sénateur Chaquette s'oppose fortement à cette observation et il m'assure qu'il ne possède aucun intérêt financier dans la compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay. C'est dans le but de lui rendre justice que je donne cette explication.

2e DELIBERATION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES BANQUES EN CE QUI CONCERNE LES PRETS AGRICOLES.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose que les amendements apportés par le Sénat au bill (n° 33), modifiant la loi des banques, soient lus une 1re fois.

L'hon. M. GRAHAM: Quels sont ces amendements?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Sénat a apporté trois amendements d'une nature peu importante. L'amendement le plus sérieux stipule qu'outre l'avis dans les journaux de la vente du bétail sur pied soumis au gage, un avis de la vente doit également être affiché au bureau de poste le plus rapproché de l'endroit où la vente doit se faire. Les autres amendements n'entraînent pas de conséquences sérieuses, l'une de ces modifications ayant pour but d'établir l'uniformité de procédure d'après le Code civil: l'autre ne se rapporte qu'à un simple changement de mots.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que le premier amendement qui a pour but d'augmenter l'effet de l'avis de la vente est d'importance primordiale.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'amendement est ainsi libellé:

Un avis du temps et de l'endroit de telle vente apparaîtra dans un journal publié dans la localité ou dans l'endroit le plus rapproché de la localité où la vente doit se faire, et un avis écrit à la main ou imprimé du temps et de l'endroit de telle vente sera affiché dans le bureau de poste le plus rapproché de l'endroit où la vente doit se faire.

(L'amendement est adopté.)

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le paragraphe 19 de l'article 2 de la loi stipule que la banque aura le droit, en cas de défaut, de prendre possession du bétail sur pied, de mettre ce dernier sous saisie et de le vendre. On a retranché les mots "mettre sous saisie et vendre" et on les a remplacés par les suivants:

ou mettre sous saisie tel bétail sur pied et avant ou après telle prise de possession ou mise sous saisie, de vendre.

Je crois que la modification a été faite à la demande pressante de M. le sénateur Béique qui, je crois, est un homme qui occupe une position en vue au barreau, cela a évidemment pour but d'établir l'analogie de procédure d'après le Code civil. Je ne m'oppose pas à cette modification.

(L'amendement est adopté.)

DISCUSSION DU BILL ACCORDANT UNE PRIME A L'INDUSTRIE DU ZINC.

Le bill (n° 94), déposé par sir Thomas White (ministre des Finances), ayant pour objet d'autoriser le paiement de primes à la fabrication du zinc provenant des minerais de zinc tirés des mines du Canada, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 2 (prime à la fabrication du zinc produit au Canada, quand le prix est inférieur à £36 19s. 3d. par tonne).

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je veux proposer un amendement. Je propose que dans la 7e ligne, après le mot "spelter", on ajoute les mots suivants: "en morceaux ou en gueuse".

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quel est le but de cet amendement?

[Sir Thomas White.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'article à l'étude stipule que lorsque le prix normal du zinc ou "spelter" est inférieur à £36. 19s. et 3d. par tonne de 2,240 livres, c'est-à-dire lorsque le prix du zinc est inférieur à 8 cents la livre, la prime sera exigible. Il y a une différence dans le prix du zinc ou "spelter" en morceaux et en gueuse, et celle du zinc en feuilles. Le but de cette loi, c'est que le prix en qustion sera celui du zinc en morceaux et en gueuse et non celui du zinc en feuilles. Le prix de ce dernier est beaucoup moins élevé que celui du zinc en morceaux ou en gueuse.

M. NESBITT: C'est-à-dire en tant que la prime s'applique au prix minimum.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

L'hon. FRANK OLIVER: S'il s'agit de zinc en feuilles et si la prime se rapporte au zinc, à moins qu'on ne l'exclue formellement, cet article relève de la disposition accordant la prime.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne saisis pas parfaitement le point que mon honorable ami veut établir.

La prime ne s'appliquera que lorsque le prix du zinc en morceaux ou en gueuse tombera plus bas que 8 cents la livre. Il y a ensuite une disposition à l'effet que le zinc ou "spelter" ne contiendra pas plus que 2 p. 100 d'impuretés. Il devra être produit en Canada, et le minerai de zinc devra être extrait en Canada. Le zinc en morceau ou en gueuse se vend plus cher que le zinc en feuilles, et ce ne sera que lorsque le prix baissera plus bas que 8 cents la livre que la prime s'appliquera, et elle ne sera payée que sur le zinc ou "spelter" ne contenant pas plus que 2 p. 100 d'impuretés et produit en Canada.

M. NESBITT: Cet amendement ne fixe aucun prix minimum pour le zinc en feuilles.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il n'est pas question de zinc en feuilles. Ainsi que je l'ai dit, le zinc en feuilles se vend moins cher que le zinc en morceaux ou en gueuse, et c'est lorsque le prix de ce dernier tombera plus bas que 8 cents la livre que l'on paiera la prime. Je crois que le bill est utile.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas lu le bill, mais j'ai pensé que l'attention du ministre devait être appelée sur ce point. S'il

est convaincu que les mots rendent bien l'intention, je suis satisfait

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

Rapport est fait du projet de loi et l'amendement est adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Pour payer certaines dépenses non autorisées sur l'exercice 1914 dant il est fait mention dans le rapport de l'auditeur général, partie B, page 3, 1914-1915, $228,664.18.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Lorsque nous avons discuté cet item, hier soir, l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) m'a demandé d'en donner une explication. Mon sous-ministre m'a remis la note suivante sur le sujet:

Dans le budget supplémentaire de l'exercice financier finissant le 31 mars 1916, récemment déposé devant la Chambre, il y a l'item suivant: "Pour payer certaines dépenses non autorisées sur l'exercice 1914-1915, dont il est fait mention dans le rapport de l'auditeur général, partie B, page 3, 1914-1915, $228,664.18".

A la fin de chaque exercice financier, lorsque l'on clot les comptes des innombrables dépenses du service, on constate toujours qu'ici et là les crédits votés ont été légèrement dépassés. Rapport en est fait à l'auditeur général ainsi qu'on peut le voir par l'item ci-dessus, et dans le budget supplémentaire de la session subséquente on demande un crédit pour autoriser le montant total de cet excédent de dépenses. Bien que dans les crédits d'un ministère il puisse y avoir de fortes sommes non dépensées. s'il se trouve un crédit spécial qui a été dépassé, ou en fait rapport à l'auditeur général.

Ce total de $228,664.18 est composé de sommes depuis 43 cents et au-dessus. Dans les services considérables et variés ces excédents de dépenses sont découvertes généralement trop tard pour les inclure dans les crédits supplémentaires de l'exercice pendant lequel ils ont eu lieu. Par exemple, pour les comptes de l'exercice 1915 qui n'ont été clos que longtemps après la session de 1915, il a été impossible d'obtenir un crédit supplémentaire à l'époque où l'excédent a été découvert. Souvent aussi les circonstances changent après l'insertion d'un crédit dans le budget, et les dépenses sont de nature à dépasser un détail du crédit. Ces dépenses pour lesquelles l'argent voté a été insuffisant sont toutes indiquées en détail dans le rapport de l'auditeur général, à la page mentionnée dans le budget supplémentaire.

Avec cette explication, je crois que le crédit peut être voté

Subvention à la commission des champs de bataille, $34,160.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député de Renfrew-sud a demandé, hier soir, que cet item fût laissé en suspens jusqu'à aujourd'hui J'ai fait observer que ce crédit n'était que pour les dépenses d'entretien. L'honorable député de Saint-Jean (N.-B.), je crois, a demandé la raison de l'augmentation de ce crédit. Je ferai remarquer que le budget de 1915 portait un crédit de $100,000 pour l'établissement d'un parc sur les champs de bataille de Québec, et pour d'autres dépenses d'administration et d'entretien du parc des Champs de bataille et de la tour Martello.

Cette année, vu le fardeau que nous impose la guerre, et vu aussi notre désir de diminuer les dépenses, nous avons demandé à la commission des champs de bataille de diminuer les siennes autant que possible, et le résultat a été le crédit demandé dans cet item. Ce n'est pas l'intention de la commission d'acheter d'autres terrains cette année.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: La commission a jusqu'à présent fait un travail excellent et d'une extrême importance pour conserver l'histoire des plaines d'Abraham. Tous les étrangers qui viennent à Québec demandent à quel endroit l'armée de Wolfe a opéré son débarquement, et où la bataille a eu lieu. Présentement, il est impossible d'avoir accès à l'endroit où Wolfe a débarqué son armée, parce qu'il faut passer sur un terrain qui appartient aujourd'hui aux dames de la Congrégation. Je sais que la commission songe à acquérir un morceau de terrain sur lequel elle ouvrirait un chemin le long du cap, jusqu'à l'anse de Wolfe, où ses troupes ont débarqué et grimpé sur les plaines.

Cela coûtera de l'argent, sans doute, mais pas beaucoup, et, quoique de ce temps-ci l'économie soit de rigueur, mon honorable ami conviendra que plus nous attendrons plus nous paierons cher. Je compte bien que mon honorable ami portera à son prochain budget la petite somme nécessaire à l'acquisition de ce terrain.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis vraiment heureux d'avoir eu le bénéfice des vues de mon très honorable ami, et je me ferai un plaisir de donner à cette affaire toute mon attention. Après tout, on trouvera toujours quelques milliers de dollars dans notre caisse, et j'approuve entièrement l'idée de finir ce travail. Comme le dit mon très honorable ami, c'est un lieu historique que celui dont il parle, et je ne voudrais rien retrancher de l'œuvre de la commission. Bien au contraire, je l'ai toujours favorisée depuis que je suis ministre, et nous avons toujours eu ensemble d'heureu-

ses relations. J'ai eu, il y a quelque temps, l'occasion d'aller voir ce qu'elle a fait et j'en suis revenu pénétré de l'importance de sa tâche. Je verrai s'il ne nous est pas possible d'agir selon que le suggère mon très honorable ami.

Travaux publics.—Cow-Bay (Port-Morien).—Réparations à un brise-glace, $2,200.

L'hon. M. PUGSLEY: De crainte que le ministre ne prenne notre silence pour un consentement au vote de tous ces crédits, je dois dire que, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons déjà, d'autres et moi, formulé nos objections, et je crois inutile d'y revenir, mais je donnerai avis d'une motion que je présenterai au moment où il s'agira d'adopter les résolutions relatives au budget. Par cette motion, je demanderai qu'on en réduise le total de dix millions. Cela sauvera beaucoup de temps de faire cette déclaration.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Déjà mon honorable ami a présenté une motion à cet effet.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais non pas pour le total.

L'hon. M. ROGERS: J'espère qu'il ne va pas insister pour en faire une deuxième.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon intention est d'en présenter une autre au moment où il sera question d'adopter les résolutions relatives au budget.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre se propose-t-il de dépenser toutes ces sommes, ou les a-t-il mises au budget simplement pour l'effet?

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami n'était vraisemblablement pas ici l'autre soir lorsque nous avons discuté ce point.

L'hon. M. MARCIL: Je ne demande pas au ministre d'y revenir, et il me suffira d'une courte déclaration.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami remarquera que, pour un certain nombre d'affaires, le même chiffre apparaît dans les trois colonnes et, dans ces cas, notre intention est de ne rien dépenser. Ces sommes étaient là avant la guerre et elles y sont restées.

L'hon. M. MARCIL: C'est parce que je n'étais pas ici l'autre soir que j'ai fait cette remarque. Je regrette que, pour ce qui regarde mon comté, qui a plus de 200 milles de côte, pas un sou n'ait été mis au budget pour des réparations ni rien d'autre.

L'hon. M. ROGERS: Je ne me souviens d'aucune demande qu'aurait faite mon honorable ami pour son comté. Je ne me souviens pas non plus qu'il ait fait entendre qu'on n'y avait besoin de quelque chose.

L'hon. M. MARCIL: Il est besoin de réparations tout le long de la côte.

L'hon. M. ROGERS: Je n'en ai pas entendu parler.

Rivière de l'Est.—Améliorations, $231,000.

M. NESBITT: C'est là une somme un peu forte. Suppose-t-on qu'avec cette somme, on finira les travaux.

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Lac Porter.—Chenal jusqu'au havre des Trois-Fantômes, $10,000.

M. SINCLAIR: Le ministre sera-t-il assez bon pour nous dire ce qui se dépense au lac Porter?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $10,000, qui est à voter de nouveau, servira à creuser un chenal qui, entre le lac Porter et le havre des Trois-Fantômes, empêchera le débordement des eaux du lac aux époques où cela se produit d'ordinaire. Il s'agit d'un espace à creuser de 3,300 pieds de long sur 30 de large, ce qui donnera une profondeur de 6 pieds à l'eau haute.

M. SINCLAIR: Le niveau du lac est-il le même que celui de la mer? Et le ministre est-il bien sûr que toute l'eau du lac n'en sortira pas quand le chenal aura été creusé?

L'hon. M. ROGERS: Le lac Porter est une nappe d'eau étroite et longue, qui va du nord au sud, ou à peu près. Il est situé presque au centre du comté d'Halifax, ou à une quinzaine de milles à l'est de la capital provinciale. Il a 17 milles de long, sur une largeur qui varie d'un quart à un demi-mille, et l'eau est joliment profonde sur presque toute son étendue.

Le lac se jette directement dans l'Atlantique par une plage de gravier et de sable de 100 à 200 pieds de largeur, et à venir jusqu'à une trentaine d'années, ce débouché était navigable pour les goélettes d'un tirant d'eau de 6 pieds, mais il est devenu inutilisable par suite de l'accumulation du gravier et des sables de la grève charriés par les grosses mers. L'élévation normale du lac, à l'é-

poque où il s'écoulait librement par la décharge primitive était d'environ 1 pied inférieur au niveau des eaux au-dessus de l'étiage de la marée du printemps. Les marées du printemps montent de six pieds.

M. SINCLAIR: Cela veut-il dire que lorsqu'on aura dragué le chenal, il y aura 1 pied d'eau?

L'hon. M. ROGERS: Non, 6 pieds.

M. SINCLAIR: Faut-il entendre par là 6 pieds d'eau, à la marée haute? S'il s'écoule 5 pieds d'eau, après le dragage du chenal, il n'en restera plus que 1 pied.

L'hon. M. ROGERS: Nous aurons 5 pieds d'eau à marée basse et 1 pied à marée haute.

M. TURRIFF: Le ministre pourrait-il préciser le chiffre du commerce de ce port?

L'hon. M. ROGERS: Il se faisait un important commerce venant du lac Porter, lorsque la décharge était navigable, et il y avait des exportations de bois de service, de bois de corde, de produits agricoles et de poisson. Ce commerce a cessé et de superbes exploitations agricoles demeurent presque incultes, par le manque d'accès au marché.

M. CHISHOLM (Antigonish): Poussera-t-on la construction de ces travaux, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, pas cette année.

M. CHISHOLM (Antigonish): Si le règlement me le permet, je désire m'éclairer au sujet de plusieurs crédits affectés aux travaux publics en Nouvelle-Ecosse. Il figure ici un crédit de $12,300 destiné à des améliorations au port de Tracadie. De quels travaux s'agit-il?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit ici d'un renouvellement de crédit. Ce crédit est affecté aux travaux d'améliorations que voici: quai en blocs de calage et à arche avec substructure créosotée, de 222 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, avec bloc de 20 pieds carrés à l'extrémité extérieure, au coût estimatif de $4,000; en outre, un brise-lames de 804 pieds de longueur, en trois sections, au coût estimatif de $7,000; reconstruction et superstructure du quai d'encoffrement en charpente, sur une distance de 136 pieds au coût estimatif de $2,600; total, $13,600.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quand ce crédit a-t-il été inscrit au budget?

L'hon. M. ROGERS: Je ne saurais dire. Voilà déjà quelque temps qu'il y figure.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministère a-t-il l'intention de pousser activement ces travaux, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-il l'intention de continuer les travaux à Cribbin's-Point cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-on fait appel à la concurrence pour les travaux exécutés à Breen's-Pond l'an dernier ou une autre année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-on demandé des soumissions pour les travaux à Delorey's-Beach?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. CHISHOLM (Antigonish): Cet item-là ne figure pas au budget. Dans le rapport de l'auditeur général il y a une dépense de $1.58 effectuée à Breen's Pond, une autre de $1.58 à Delorey's-Beach et enfin une de $31.37 à Tracadie. Sur le crédit affecté à Tracadie il est resté $14,268.63 inutilisé. Quant à Delorsey's-Beach—et le ministre s'en souvient, c'est déjà de l'histoire ancienne—on a dépensé $1.58. Le ministre se le rappelle, il s'est fait une élection complémentaire à Antigonish, il y a quelques années, et avant la préparation du budget, on annonça au public, qu'il y figurerait un crédit et que les travaux seraient poussés activement.

M. SINCLAIR: De quelle autorité?

M. CHISHOLM (Antigonish): Celle du secrétaire, je suppose. A cette époque, le ministre était à Winnipeg. Un certain Buskard écrivit une lettre affirmant qu'il figurerait au budget supplémentaire un crédit affecté à ces travaux. En réalité, à ce moment on n'avait encore étudié ni le budget principal, ni le budget supplémentaire. Mais la lettre fut écrite et on l'utilisa dans le comté. Pourquoi n'a-t-on pas fait l'emploi des crédits affectés à ces divers travaux? Pourquoi n'a-t-on pas exécuté ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Il en est de ces articles comme de nombre d'autres crédits qui figurent au budget. Depuis le commencement de a guerre, nous avons économisé le plus possible. Cela explique l'attitude du Gouvernement depuis deux ans du moins.

Je devrai examiner des dossiers que je n'ai pas actuellement sous les yeux, pour la période qui a précédé la guerre.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quelle est l'explication de cette dépense de $31.37 pour améliorations à Tracadie et $1.58 pour l'étang de Breen ainsi que $1.58 pour la plage de Delorey?

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas ici l'explication de ces petites dépenses, mais je me ferai un plaisir de l'avoir et de l'envoyer à mon honorable ami.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je peux donner probablement l'explication au ministre. Des soumissions ont été demandées avant que la guerre n'éclatât et ces sommes ont été payées pour impressions. Au début de la session, j'ai posé une question pour m'informer si des soumissons avaient été demandées et la réponse a été négative. Je pense que le département se trompe, car on a fait appel à des soumissions avant la guerre, mais, pour certaines raisons, l'entreprise n'a pas été accordée. Le ministre verra que c'est la véritable explication.

L'hon. M. ROGERS: Ce n'est pas d'accord avec le renseignement que me donne mon sous-ministre. Je me ferai un plaisir d'examiner la question. Le sous-ministre croit qu'il a raison quand il affirme qu'on n'a pas fait appel à des soumissions et cela semble concorder avec les états que j'ai sous les yeux.

M. CHISHOLM (Antigonish): Ces crédits ont été inscrits au budget depuis quatre ans. Je dois entendre qu'on ne se propose pas d'entreprendre aucun de ces travaux durant la saison prochaine?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Nouvelle-Ecosse.—Améliorations à Yarmouth-Harbour, $64,000.

M. SINCLAIR: Je voudrais attirer l'attention du ministre sur le crédit de $8,300 pour le quai de Cole-Harbour. Ce crédit est inscrit au budget depuis cinq ou six ans. Les pêcheurs de cette localité ont grand besoin d'un quai, car c'est un lieu d'expédition pour les bateaux qui transportent des chargements à l'anse de Charlo, à Larry's River, ou aussi à Cole-Harbour. J'ai attiré l'attention du ministre et celle de son prédécesseur sur la nécessité de construire ce quai. Depuis que le parti de mon honorable ami est ou pouvoir, chaque année, je me suis informé où en était l'affaire et en différentes occasions on m'a dit qu'on s'occuperait plus tard de ce travail.

On dit qu'il n'est pas facile d'obtenir du sultan de Turquie qu'il consente à introduire des réformes. Quand les jeunes Turcs demandent des modifications dans le gouvernement et des améliorations dans l'administration, ils reçoivent habituellement cette réponse "Demain, s'il plaît à Allah". C'est le genre de réponse que j'ai reçue du ministre et de son prédécesseur, quand il s'agit de ce travail important. J'espère que ce crédit ne restera pas toujours inscrit au budget sans qu'on le dépense. C'est le seul crédit dans ma circonscription qui soit inscrit au budget depuis un certain nombre d'années.

Je représente un des plus importants comtés de pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, où l'on a très grand besoin d'améliorations sur la côte. Toutes les améliorations qui ont été faites, bien que peu nombreuses, ont rendu de grands services. Des ouvrages ont été entrepris par le gouvernement précédent et ils ont procuré des avantages remarquables aux pêcheurs sur cette côte ouverte aux tempêtes, en leur permettant d'abriter leurs barques contre les vagues de l'océan; on leur a donné aussi un service de bateaux pour leur permettre d'envoyer leurs produits au marché. Mon honorable ami peut difficilement se faire une idée de l'importance d'un petit quai dans cette région. Je crains qu'il ne se rende pas compte du tort qu'il fait au progrès du pays en n'entreprenant pas des travaux de ce genre qui sont si importants. C'est le seul crédit pour cette région que le ministre ait été assez généreux pour conserver au budget. La plupart de ces crédits ont été inscrits dans les évaluations quand son parti est arrivé au pouvoir et ensuite ont été brutalement supprimés sans explication et sans promesse de rien faire à l'avenir. Pour une raison quelconque, ce crédit est resté au budget, mais le montant n'a jamais été dépensé. Je sais que le département du ministre est à court d'argent, mais des petites dépenses sont faites dans presque tous les comtés et je voudrais lui suggérer l'idée que ce montant ne serait pas une dépense trop élevée pour procurer sur cette longue étendue de côtes des facilités dont les pêcheurs de la région ont tant besoin.

L'hon. M. ROGERS: Je m'explique et je comprends l'intérêt qu'a mon honorable ami pour ce travail en particulier. D'après ce que je connais de cette région, il n'y a pas de doute qu'il est important si l'on

en juge d'après son étendue. Comme preuve du fait que je m'en rend compte, peu de temps avant la guerre nous avons essayé de commencer les travaux; nous avions acheté le terrain en vue de nous mettre à l'œuvre immédiatement. Mais, comme mon honorable ami le comprendra, depuis la guerre, nous avons été très prudents pour entreprendre des travaux de ce genre. Peut-être celui-ci est-il en meilleure posture que plusieurs autres inscrits au budget, en raison du fait que le terrain a été acheté. Nous entreprendrons les travaux aussitôt qu'il nous sera possible.

M. CHISHOLM (Antigonish): A-t-on pris des mesures afin d'acquérir un terrain près du quai, à Malignant-Cove, dans le comté d'Antigonish? Les pêcheurs de l'endroit ont adressé une requête au ministre de la marine et des Pêcheries à ce sujet. Le département de la Marine et des Pêcheries a répondu, avec raison, que les travaux de cette nature ne sont pas de son domaine, mais qu'ils relèvent du ministère des Travaux publics. Une copie de la requête fut envoyée au ministre des Travaux publics, et vers le 30 mars dernier, j'ai reçu un accusé de réception à ce sujet. Ce qu'il faut tout d'abord, c'est de faire l'acquisition d'un terrain le long du quai et du brise-lames à cet endroit, afin que les pêcheurs aient une espace suffisant où ils puissent atterrir leurs vaisseaux et faire sécher leurs filets. Cette amélioration ne coûterait pas cher, et si le ministre le désire, il ne rencontrera pas de difficultés pour l'expropriation du terrain nécessaire.

L'hon. M. ROGERS: Aucune somme n'a été inscrite au budget afin de défrayer le coût des améliorations que suggère mon honorable ami, et je n'ai pas, devers moi, de documents ayant trait à la question. S'il ne s'agit que d'une somme aussi insignifiante que l'affirme l'honorable député, et si l'achat de ce terrain est aussi nécessaire qu'il le croit, je serai heureux de voir ce que nous pouvons faire à cet égard. Le sous-ministre prend l'affaire en note et nous étudierons la question demain.

M. CHISHOLM (Antigonish): A l'époque où fut construit ce quai ou brise-lames, on a commis l'erreur à mon sens, de ne pas faire l'acquisition d'un terrain suffisamment vaste. Les pêcheurs se trouvent placés dans une situation désavantageuse parce qu'ils ne peuvent attérir leurs barques. Le propriétaire du terrain se montre des plus désagréables à leur égard. Il n'en coûterait guère plus de $100 au département pour faire l'acquisition de ce terrain, et peut-être même moins que cela.

L'hon. M. ROGERS: Nous étudierons la question demain.

M. SINCLAIR: En l'absence de l'honorable député de Pictou, j'aimerais à savoir comment marchent les travaux de dragage à la rivière de l'Est. Cette entreprise qui est de la plus grande importance pour la localité, semble progresser assez lentement. Les travaux, bien qu'ils aient été commencés, il y a cinq ou six ans, ne sont pas encore terminés. La plupart des gens de l'endroit sont d'avis que le moment est arrivé de compléter ces travaux. Je constate que l'on a inscrit une somme au budget pour la continuation des travaux; je voudrais donc savoir du ministre si les travaux se poursuivront et si l'on a l'intention de les terminer au cours de la présente saison.

L'hon. M. ROGERS: Les travaux en cours d'exécution, à la rivière de l'Est (East River), il me semble, ont été poussés rondement. Nous en sommes arrivés au moment où il nous faut demander des soumissions pour la construction des portes de l'écluse. La somme que nous demandons sera suffisante pour achever les travaux, qui sont poussés avec toute la rapidité possible.

M. SINCLAIR: Cette somme sera suffisante pour terminer les travaux?

L'hon. M. ROGERS: Elle devrait être suffisante pour cela.

Brudenell—Construction d'un quai, $2,000.

L'hon. M. ROGERS: Je propose que ce crédit soit réduit à $500. Les travaux sont plus avancés que nous ne l'espérions, de sorte que nous en aurons assez de $500. Cette somme suffira à l'achèvement des travaux.

M. HUGHES (I.P.-E.): Il s'agit d'un crédit à nouveau. A-t-on dépensé quelque chose sur ce crédit, l'année dernière?

L'hon. M. ROGERS: Oui; nous avons dépensé $1,500.

Ports et rivières en général.—Réparations et améliorations, $14,000.

M. HUGHES (I.P.-E.): On a considérablement allongé le brise-lames de Souris, il y a plus d'un an. Où en sont ces travaux à l'heure actuelle?

L'hon. M. ROGERS: Nous n'avons pas inscrit de crédit au budget pour ces tra-

vaux, de sorte que je ne possède pas de renseignements détaillés à ce sujet. Si mon honorable ami désire quelques renseignements le département sera en mesure de les lui procurer.

M. HUGHES (I.P.-E.): A-t-on l'intention d'employer cette somme de $14,000 pour des réparations à cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit de $14,000 est destiné à toutes les réparations qui sont jugées nécessaires dans les ports et les rivières de l'île du Prince-Edouard.

M. HUGHES (I.P.-E.): Est-ce l'intention du ministre d'inscrire au budget supplémentaire une somme quelconque pour le brise-lames de Souris?

L'hon. M. ROGERS: Je ne le crois pas. Je ne me souviens pas qu'il ait été question de cette entreprise.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le prolongement du brise-lames de Souris a coûté environ $144,000, mais peu de temps après que les travaux eurent été terminés, une partie considérable du quai fut emportée au cours d'une tempête des plus violentes; c'est tout de même un indice que la construction de ce quai était défectueuse. Le brise-lames, à l'heure actuelle est dans un tel état que, si l'on n'y voit pas, il peut se produire de graves accidents, sans compter que les sommes qui ont été dépensées pour le construire seront peut-être perdues.

L'hon. M. ROGERS: Je me rappelle qu'il est survenu certaines difficultés, mais j'étais convaincu qu'on les avait fait disparaître. J'irai aux renseignements et porterai les faits à la connaissance de mon honorable ami.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je signalerai à l'honorable ministre dans quel état se trouve son ministère par rapport à l'île du Prince-Edouard. Ce qui est survenu au sujet du brise-lames de Souris est une indication d'un état de choses qui laisse à désirer. Quand un ouvrage comme celui-là a coûté si cher et s'effondre quelques semaines après qu'on l'a achevé, il y a lieu de soupçonner l'existance de quelque défectuosité dans l'administration. Par exemple, avant que le ministre eût pris la direction de son ministère il n'y avait que trois hommes à Charlottetown pour expédier la besogne; or il y en a sept maintenant, et il y en a huit sur la feuille de paye.

Une VOIX: Que fait le huitième?

[L'hon. M. Rogers.]

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est un surnuméraire; il était ingénieur ordinaire en chef quand le ministère a changé; lui et son assistant étaient des hommes capables. C'est pour moi un mystère que le déplacement de M. Hegan, l'ancien ingénieur résident; il était employé depuis des années, il avait été nommé vers 1890, et je présume qu'il avait donné satisfaction. Il avait dirigé la besogne du ministère conformément aux principes des affaires; mais cela ne parut pas satisfaisant à certaines personnes lorsque le changement est survenu; un homme en vue dans la politique déclara publiquement qu'il serait déplacé, et il le fut; on le mit à la retraite à une époque où il était encore en état de faire son ouvrage. On fit plusieurs nominations. L'aide, M. Hyndman, qui, je crois, est un bon fonctionnaire, fut nommé chef. M. Hegan ayant été déplacé, on fit ensuite plusieurs nominations; cependant, l'ouvrage ne se fait pas aussi bien qu'autrefois et coûte beaucoup plus cher. Ainsi, quand M. Hegan était là il s'occupait lui-même de tout le dragage qui se faisait dans la province; mais lorsque le ministère eut changé, un surintendant du dragage fut nommé.

L'hon. M. ROGERS: Probablement parce que nous faisons beaucoup plus d'ouvrage dans cette localité.

M. HUGHES (I. P.-E.): Non. Vous avez le même nombre de dragues et vous ne faites pas l'ouvrage aussi bien.

L'hon. M. ROGERS: J'en doute.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y a trop d'employés. M. McDonald a été nommé surintendant du dragage, mais il n'a vraiment rien à faire; quand il est arrivé au bureau, il n'y avait pas de place pour lui. Cependant, à ma grande surprise, il a maintenant un assistant, M. O'Brien a été nommé son commis. M. Hegan faisait tout l'ouvrage lui-même. De fait, un employé du bureau étant allé assigner au capitaine de la drague "No. 9" l'ouvrage à faire à Grande-Rivière, mesura le terrain à travailler et fixa les points d'alignement, mais il les fixa aux mauvais endroits et le capitaine de la drague travailla inutilement durant quelques semaines, jusqu'à ce que M. Hyndman se fût rendu sur les lieux et eût découvert l'erreur; dans l'intervalle on avait fait tout cet ouvrage inutilement. Voilà une preuve que l'ouvrage ne se fait pas aussi bien qu'autrefois. Si le capitaine, un capitaine de vaisseau, qui

avait déjà amené maints vaisseaux dans ce port, eût été laissé à lui-même, en homme d'expérience qu'il était, il aurait fait le dragage là où il fallait le faire; mais étant sous les ordres d'un ingénieur il a été obligé de suivre ses instructions.

L'hon. M. ROGERS: Quel est le nom de l'ingénieur?

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y en a tellement dans ce bureau, que je ne me rappelle pas le nom de celui-là; je crois qu'il y en a sept.

L'hon. M. ROGERS: Je crois qu'il y en a seulement trois.

M. HUGHES (I. P.-E.): Quant au brise-lames de Souris dont j'ai parlé, il est vraiment malheureux qu'il se soit effondré peu après avoir été achevé. La construction était certainement défectueuse. Je suis convaincu que le trop grand nombre d'employés et le trop petit nombre de ceux qui sont compétents sont cause que l'ouvrage ne se fait pas convenablement.

M. McLEAN (I. P.-E.): Que mon honorable ami veuille me permettre de le reprendre. Il a dit qu'il y avait sept ou huit fonctionnaires dans le bureau; or, je sais pertinemment qu'il n'y en a que trois. Puisqu'il exagère jusqu'à ce point au sujet d'un seul petit item, nous pourrons difficilement ajouter foi à ses paroles sur les autres questions.

M. HUGHES (I.P.-E.): Permettez-moi de rétablir les faits. Le 12 avril j'ai posé la question suivante:

> Combien y a-t-il d'employés au service du ministère des Travaux publics à Charlottetown? Quel est le nom, quelles sont les fonctions et quel est le salaire de chacun d'eux? Quelle est la date de la nomination de chacun d'eux?

Voici la réponse du ministre:

> W. E. Hyndman, ingénieur régional; R. H. Nicholson, aîné, sous-ingénieur; H. E. Miller, commis. J. C. Milford, dessinateur; John White, contremaître général; John M. McDonald, inspecteur des dragues et William O'Brien, commis.

Cela fait bien sept et mon honorable ami, qui habite tout près de ce bureau, n'est pas bien au courant. Ou il se trompe, ou le ministre m'a donné une réponse inexacte.

M. McLEAN (I.P.-E.): L'honorable député prétend qu'il y a huit fonctionnaires dans ce bureau. Il n'y en a que trois, mais il y en a d'autres employés à l'extérieur. Il y a, par exemple, le contremaître qui voyage par tout le pays. L'inspecteur des dragues, nommé il y a environ deux ans, a rendu d'excellents services. Le capitaine McDonald est un fonctionnaire comme on n'en trouve pas de meilleur dans les Provinces maritimes ou ailleurs; il a aussi donné entière satisfaction.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je n'ai rien à dire contre M. McDonald. J'ai déclaré, ce qui est vrai, que sous l'ancien Gouvernement, M. Hegan faisait tout le travail seul et le faisait bien. Mon honoraple ami ne voudra pas prétendre que M. Hegan ne surveillait pas convenablement les travaux, tout en remplissant ses autres fonctions. Il n'y avait donc aucune nécessité de nommer M. McDonald. Ce dernier a maintenant un aide ou commis, M. O'Brien, et je doute fort que le travail soit mieux fait qu'autrefois; j'ai donné les raisons pour lesquelles je pense ainsi.

L'hon. M. ROGERS: Je crains de ne pas pouvoir donner beaucoup de détails à mon honorable ami. Je suis tout disposé à discuter la question du brise-lames et à fournir tous les renseignements qui me seront demandés, bien que je ne les aie pas sous la main. Quant au nombre des employés, la liste que l'honorable député vient de lire est probablement exacte, mais mon honorable ami (M. McLean) a aussi raison, parce que l'honorable député de King inclut dans sa liste le contremaître et quelques autres employés du service extérieur. C'est sans doute ce qui explique qu'on ne s'entend pas sur le nombre des fonctionnaires.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le ministre se lance dans des suppositions. En réalité, sous l'ancien Gouvernement, le travail était fait par trois employés; nous en avons maintenant sept et il y en a même huit sur le bordereau de paye.

L'hon. M. ROGERS: Ils font trois fois plus d'ouvrage qu'autrefois.

M. KYTE: Je n'étais pas présent quand les crédits affectés aux ports de la Nouvelle-Ecosse ont été mis en discussion et je désirerais savoir du ministre des Travaux publics s'il a reçu quelque requête concernant des améliorations au port de Glace-Bay?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons fait du dragage à cet endroit, il n'y a pas bien longtemps, mais il n'est pas à ma connaissance ni à celle du sous-ministre qu'une demande ait été faite récemment.

M. KYTE: J'ai ici une lettre d'un citoyen de Glace-Bay et l'honorable ministre n'ignore vas que c'est un centre important pour l'expédition de la houille. C'est une ville très populeuse et qui importe des quantités considérables de marchandises de toutes sortes. Actuellement, on a beaucoup à se plaindre du peu de profondeur de l'eau dans le port, vu que les navires même d'un faible tirant ne peuvent pas y pénétrer. Voici ce que dit mon correspondant:

Il y a environ huit ans. le Gouvernement fédéral a dépensé $25,000, je crois, dans le port de Glace-Bay. Tout minime que soit cette somme, elle était suffisante dans le temps pour permettre aux navires à un faible tirant d'entrer dans le port ou d'en sortir. Depuis cette époque, on ne s'est plus occupé de ce port et aujourd'hui c'est à peine s'il y a 11 pieds d'eau à l'entrée. Les quais sont dans un triste état de dilapidation. Le bois est pourri et la pierre qui se trouvait dans les encoffrements est tombée à l'eau. C'est dans cet état que se trouve un port qui, à ma connaissance personnelle, pouvait se vanter d'avoir une profondeur de 28 pieds; et où des navires de 4,000 tonneaux venaient prendre des chargements de houille. J'ai vu moi-même jusqu'à cinq navires à vapeur dans ce port. Aujourd'hui même, je causais avec le capitaine d'une goélette de 150 tonneaux. Il prétend que, l'an prochain, il ne pourra pas entrer dans le port. parce que le chenal sera trop rempli. Tous les autres capitaines sont aussi de cet avis. Vous comprendrez l'inconvénient qui en résultera pour nous, si nous ne pouvons pas faire venir nos marchandises par eau.

Il ne doit pas y avoir de politique dans cette affaire. L'attention du Gouvernement a-t-elle été attirée sur la situation? L'ingénieur du département de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait un rapport? Les ingénieurs du département des Travaux publics ont-ils visité ce port, depuis trois ans? Le Gouvernement a-t-il l'intention d'abandonner ce port entièrement?

Je conçois fort bien que le ministre des Travaux publics n'a pas pu dépenser autant d'argent qu'autrefois dans les Provinces maritimes, mais j'ai fait cette remarque afin de lui faire sentir la nécessité de faire préparer au plutôt un rapport par l'ingénieur de son département. J'espère que le ministre jugera à propos d'appliquer une partie du crédit ouvert pour les travaux généraux de draguage dans les Province maritimes au creusement du port, afin de procurer à cette population des communications par eau qui faciliteront le transport des objets de consommation dont elle a besoin.

Je le répète, c'est un port important pour l'expédition de la houille, et bien qu'il y a quelques années, les bateaux de 4,000 tonneaux pouvaient prendre un chargement à cet endroit, ce n'est que très difficilement que de petites goélettes peuvent aujourd'hui avoir accès au port. Je suis certain qu'il n'y a pas un port des Provinces maritimes dont il y ait plus lieu de s'occuper que celui de Glace-Bay.

[L'hon. M. Rogers.]

L'hon. M. ROGERS: La lecture de cette lettre par l'honorable député me remet en mémoire que la question est venue sur le tapis il y a quelque temps. L'inconvénient est que, l'embarcadère n'appartient pas à l'Etat, mais à la compagnie de charbonnages qui, il va sans dire, prendra soin de faire les réparations nécessaires. Je suis porté à croire que nous avons déjà conclu des arrangements au sujet du dragage. J'apprendai plus tard à mon honorable ami ce qui en est.

M. KYTE: Le fait que la compagnie Dominion Coal était propriétaire de l'embarcadère n'a pas empêché l'ancien gouvernement de contribuer aux améliorations du port; m'est avis que le ministre des Travaux publics pourrait très aisément en venir à une entente avec la compagnie afin d'améliorer ce port.

L'hon. M. ROGERS: Nous y faisons plus de dragage.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre a-t-il reçu des lettres ou des requêtes lui demandant de faire creuser le port de la baie Fortune, dans l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai souvenir d'aucune semblable requête.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je désire signaler au ministre l'état de choses qui existe à Little-Sands. On y a construit un quai, il y a un an ou deux, et peu de temps après, une tempête à démolie la partie reliée au rivage. Le Gouvernement a laissé le quai en cet état pendant longtemps, et les pêcheurs qui s'en servaient ont mis des madriers afin d'apporter leur poisson à terre, vu qu'il était impossible d'amener un attelage avant que le quai fût réparé. Quelques jours avant l'élection provinciale, la nouvelle se répandit que le quai serait réparé, plusieurs hommes furent engagés et une grande quantité de bois fut achetée.

L'élection eut lieu, mais tous les hommes dont les services avaient été retenus ne furent pas employés; c'était manquer à un engagement. La tentative de réparer le quai a eu lieu en même temps que l'élection. Lorsqu'enfin les réparations furent faites, les travaux ne furent pas bien exécutés, vu que la saison était avancée, et la dépense a été presque inutile. Le quai ne sert à rien, ou peut s'en faut. On dit que le contremaître

a appris du département que de grandes réparations auront lieu au printemps, mais je ne vois dans le budget aucun crédit à cette fin.

L'hon .M. ROGERS: S'il y en a un, il se trouvera dans le budget supplémentaire.

M. HUGHES (I. P.-E.): Les réparations seront faites, j'imagine?

L'hon. M. ROGERS: Je ne saurais le dire avant de voir le budget supplémentaire.

M. HUGHES (I. P.-E.): Vous ne laissez pas le quai inachevé?

L'hon. M. ROGERS: Je ne le pense pas.

M. TURRIFF: Il me semble que le ministre n'a expliqué que très vaguement pourquoi on a mis plus d'hommes à l'ouvrage dans le cas cité par l'honorable député. Il n'a pas dit combien de travaux de plus s'exécutent. Le représentant de King (I. P.-E.) (M. Hughes) déclare qu'il ne s'en exécute pas davantage et que l'ouvrage n'est pas aussi bien fait. Quoi qu'il en soit, le ministre engage sept hommes pour faire le travail que quatre hommes accomplissaient il y a quatre à cinq ans, et je suppose que le total de leurs salaires sera exactement doublé. Et cela se passe au moment même où l'on nous prêche l'économie. Ce sont précisément de semblables pratiques qui font que la dépense de tous les départements est de moitié ou des trois quarts plus élevée qu'il y a quelques années; pourtant, il ne se fait pas plus d'ouvrage et le revenu est moindre. Que nous arrivera-t-il, si nous ne cherchons pas à maintenir l'équilibre entre le revenu et la dépense? Ceci n'est qu'un exemple de la manière dont le Gouvernement augmente le nombre de ses employés.

Il y en a aujourd'hui à peu près 12,000 de plus qu'il y a quatre ans; nous constatons maintenant qu'ils sont dispersés dans les différentes parties du pays où l'on n'a aucunement besoin d'eux. Mon honorable ami ne pense-t-il pas qu'à une époque comme celle-ci on devrait se contenter de quatre employés là où il n'en faut pas davantage? On n'économisera jamais tant qu'on se servira de sept personnes pour faire l'ouvrage de quatre.

A moins que le Gouvernement ne se rende compte de la situation que la guerre fait à notre pays et qu'il ne réduise ses dépenses au plus bas chiffre possible, l'état de nos finances deviendra de plus en plus alarmant. Voici un cas où il est évident que le personnel s'est accru de 75 p. 100, et je doute qu'il se trouve un seul député pour penser qu'une telle augmentation est nécessaire. J'engage donc fortement l'honorable ministre à rechercher s'il ne pourrait pas réduire le nombre des employés à un chiffre raisonnable.

M. McLEAN (Queen): J'ai déjà entendu plusieurs fois l'honorable député (M. Turriff) tenir ce langage-là. Qu'on me permette de faire observer que de 1905 à 1915 les exportations de l'île du Prince-Edouard, ma province, se sont accrues de moitié. Je tiens mes données de la compagnie de transport qui fait le plus d'affaires dans cette province. Etant donné cet accroissement de notre commerce, peut-on compter que le personnel que l'on employait il y a dix ou vingt ans suffise au travail qu'il y a à accomplir aujourd'hui?

Il y a quinze ans, on avait, à l'île du Prince-Edouard, trois dragues appartenant à des particuliers de Saint-Jean qui se rendaient dans la province une fois à peine par saison. Chargés de tout, les capitaines des dragues agissaient à peu près à leur guise; ils se souciaient assez peu de leurs devoirs, et il ne se faisait pour ainsi dire pas de dragage. A l'avènement du Gouvernement actuel, je conseillai au ministre de nommer un inspecteur des dragues. Il nomma le capitaine John A. Macdonald, spécialiste en matière de dragage, et les capitaines de drague sont maintenant obligés d'accomplir leur travail; on ne leur permet plus de flâner comme ils faisaient avant 1911.

La population de l'île du Prince-Edouard constate que le travail s'accomplit maintenant de façon plus satisfaisante que jamais, et je considère que la nomination de cet inspecteur est ce que le Gouvernement actuel a fait de mieux pour l'île du Prince-Edouard. A vrai dire, cette nomination aurait dû se faire bien des années avant cela parce que les affaires allaient en augmentant et qu'il y avait lieu de creuser nos ports et nos rivières.

M. SINCLAIR: Cet abus n'est pas particulier à l'île du Prince-Edouard; il s'accuse dans toutes les parties du pays. Un dossier déposé au cours de la dernière session en fournit la preuve. Ce dossier, toutefois, ne portait pas sur tout le temps qui s'est écoulé depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Sous ce rapport, le ministère des Travaux publics est celui qui prête le plus à la critique.

Je suis bien aise que mon honorable ami de King (I. P.-E.) (M. Hughes) ait signalé

ce cas-là, mais il est bon de se rappeler que l'état de choses qui prévaut par tout le pays est absolument détestable. Le dossier en question, qui remonte à quelques dix-huit mois, fait constater que depuis l'avènement du Gouvernement actuel à venir jusqu'à la date du dossier, il y a eu quatre destitutions, 24 démissions et 124 nominations nouvelles dans le service intérieur, soit une augmentation de 96, et, dans le service extérieur, 507 destitutions, 701 démissions et 1,877 nominations nouvelles, soit une augmentation de 669; autrement dit, le nombre des employés du ministère des Travaux publics s'est accru de 765 depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Que les appointements de chacun de ces employés soient de $1,000, voilà une dépense de $765,000. Il n'est donc pas étonnant que les dépenses du ministère des Travaux publics se soient si prodigieusement accrues sous le régime actuel.

Si mon honorable ami daignait se reporter aux comptes publics, il constaterait que pour l'exercice 1910-1911, le dernier du régime libéral, le chiffre total de la dépense imputable sur le revenu faite par le ministère des Travaux publics était de $8,621,431.25, tandis que pour l'exercice 1914-1915, il s'élevait à $19,343,532.35, accusant une augmentation de plus de $10,000,000. La dépense avait donc plus que doublée. Cette énorme augmentation du nombre des employés explique, il va sans dire, une partie, mais une partie seulement de celle de la dépense. Quand on songe que les appointements des nouveaux employés de ce ministère représentent une dépense additionnelle d'environ $750,000, et cela quand il y a beaucoup moins à faire qu'autrefois, on s'aperçoit qu'il y a là un abus que le ministre ne saurait guère justifier.

L'hon. M. ROGERS: Ce que mon honorable ami (M. Sinclair) vient de dire de l'augmentation du nombre des employés ne laisse pas de m'étonner. Qu'il y ait une certaine augmentation, je ne le conteste pas, mais mon honorable ami ne doit pas oublier qu'au cours des quatre dernières années la besogne s'est accrue de façon à motiver les nominations nouvelles que l'on a faites. L'honorable député cite des chiffres qu'il a pris je ne sais où.

M. SINCLAIR: Je prends ces chiffres dans le livre bleu officiel publié par mon honorable ami.

L'hon. M. ROGERS: Il cite probablement la dépense du département qui, à son dire, s'élevait en 1910-1911 à $8,000,000. Je n'ai ici que le total de la dépense en 1911 sous l'administration précédente; elle s'élève à $14,338,000. Naturellement le budget a continué à grossir rapidement à compter de cette date jusqu'à la guerre. Depuis nous avons entrepris chaque année de réduire considérablement nos dépenses. Il est vrai que le service public demande un budget plus fort. A Ottawa, dans le service intérieur, nous occupons un plus grand nombre d'édifices, ce qui demande de nouveaux employés pour les ascenseurs et les autres besoins du service. Quant au service extérieur, les édifices publics que nous avons construits dans différentes localités exigent des gardiens et d'autres fonctionnaires. L'augmentation des travaux de dragage et d'autres opérations nous a forcés d'engager un plus grand nombre d'hommes. Je ne crois pas, néanmoins, qu'on puisse accuser le département d'aucune extravagance.

Dans l'île du Prince-Edouard, nous avons entrepris des travaux considérables. Mon honorable ami conviendra que le brise-lames de Souris est à peu près la plus grande construction qui se soit entreprise dans l'île du Prince-Edouard depuis longtemps; ces travaux, sont récents, nous ont nécessité l'engagement de nouveaux ouvriers.

Nous avons fait beaucoup de dragage dans l'île du Prince-Edouard et, à coup sûr, beaucoup plus de travaux que l'ancien gouvernement. Nous avions raison, parce que le besoin s'en faisait sentir et que cette province recevait sa bonne part du développement général au Canada.

Je regrette que mon honorable ami ait trouvé matière à critique. Je ne veux garder à mon service aucune personne qui ne gagne pas son salaire. Je vais m'enquérir soigneusement des allégués de mon honorable ami et si je trouve qu'un seul des fonctionnaires publics dans l'île du Prince-Edouard ne gagne pas son salaire, je verrai à y porter remède. Mais pour le moment, je ne pense pas que la chose existe: nous y apportons la plus grande attention.

M. SINCLAIR: Si l'honorable député tient à savoir où je prends mes chiffres, je lui dirai que j'ai devant moi un Livre bleu intitulé "Comptes publics consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 1915," publié par J. de L. Taché, imprimeur de Sa Majesté Très Excellente, le Roi, 1916. A la page 71, se trouve un état comparé des dépenses imputables sur le Fonds du revenu consolidé pour tous les exercices depuis la confédération jusqu'au dernier. J'ai pris mes chiffres dans la sixième colonne.

L'hon. M. ROGERS: Je ne mets pas en doute l'exactitude de la citation. Je lui faisais observer que tout ce que j'ai devant

moi sont les totaux des dépenses inscrites au compte du revenu consolidé et du capital, tandis que mon honorable ami tirait ses chiffres du fonds consolidé, ce qui fait une différence.

M. HUGHES (I.P.-E.): L'honorable ministre dit que le département est à faire plus de travaux aujourd'hui dans l'île du Prince-Edouard qu'il n'en faisait sous l'ancien ministère. L'honorable ministre ne base pas son avancé sur son observation personnelle, et il n'est pas sûr de son fait. J'ai lieu de croire qu'il se trompe. Je vais prendre la liste des travaux et prouver au ministre qu'il s'est entrepris plus de constructions dans les dernières années au moins du régime libéral qu'aujourd'hui. J'en ai la certitude.

L'hon. M. ROGERS: Je ferai préparer avec plaisir un état de ces travaux pour mon honorable ami afin de voir qui a raison et qui a tort.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je serai bien aise de l'examiner.

L'hon. M. ROGERS: Je vais donner l'ordre au département de le préparer.

M. HUGHES (I.P.-E.): L'honorable député de Queen (I.P.-E.) a avancé certains faits qu'on ne peut en ce moment ni prouver ni réfuter; mais on peut juger de leur exactitude lorsqu'il prétend qu'on n'employait aujourd'hui que le même nombre d'hommes que sous l'administration libérale. Il parlait sans connaître la situation; je lui ai donné les noms de ceux qu'on payait aujourd'hui; il a vu alors son erreur.

M. McLEAN (I.P.-E.): Je ne vois pas d'erreur.

M. HUGHES (I. P.-E.): L'honorable député a avancé un fait qui laisse planer un doute très sérieux sur la conduite des capitaines qu'on emploie présentement sur les dragueurs et il a fait une affirmation inexacte, en ce qui concerne les capitaines dont on avait retenu les services il y a quelques années.

Il dit qu'il a conseillé la nomination d'un surintendant du dragage pour tenir les capitaines occupés et pour voir à ce qu'ils exécutent leur travail de la façon voulue. Cela, je crois, laisse planer un soupçon sur les capitaines dont on retient les services présentement. A mon avis, on n'avait pas besoin de surintendant de dragage dans le cas qui nous occupe. Ceux qui exécutaient ce travail et que la présente administration a remerciés de leurs services étaient des hommes dont personne, à l'île du Prince-Edouard, ne dirait qu'ils perdaient leur temps ou qu'ils faisaient leur travail d'une façon répréhensible. Je suis convaincu que le député de Queen (I. P.-E.) (M. Nicholson) ne dirait pas cela d'eux.

L'hon. M. ROGERS: Il n'a pas dit que quelqu'un perdait son temps.

M. HUGHES (I. P.-E.): Oui, il a déclaré que le surintendant du dragage était nommé pour empêcher les capitaines des dragueurs de perdre leur temps ainsi qu'ils faisaient sous le gouvernement précédent, ou il a prononcé des paroles dans ce sens. Le ministre n'a-t-il pas entendu cela?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. HUGHES (I. P.-E.): Dans ce cas, son ouïe est défectueuse.

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. HUGHES (I. P.-E.): C'est l'affirmation qu'on a faite et si on ne la modifie pas, elle paraîtra au hansard dans la forme dont je parle. Il peut se faire que l'honorable député n'ait pas désiré faire cette affirmation, peut-être l'a-t-il faite sans songer à ce qu'il disait. Mais cette affirmation est inexacte; les capitaines employés sous l'ancien gouvernement étaient des hommes honorables qui ont fait leur travail aussi bien qu'on l'expédie maintenant. Je crois que les capitaines dont la présente administration retient les services expédient bien leur besogne, mais on nomme un trop grand nombre de fonctionnaires. Je serai heureux de voir l'état indiquant le nombre des capitaines nommés et la somme de travail qu'ils ont exécuté à l'île du Prince-Edouard, alors et maintenant. Je demande, aujourd'hui, qu'on dragué le port de Bay-Fortune au cours de l'été prochain. La nécessité de ce travail s'impose grandement et son exécution sera d'un grand avantage pour cette localité. Le ministre s'occupera-t-il de la demande que je lui fais?

L'hon. M. ROGERS: Je ne vois pas que ce port soit mentionné au budget supplémentaire.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je le sais.

L'hon. M. ROGERS: Je m'en occuperai.

North-Lake.—Port, $24,000.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre se propose-t-il de dépenser ce crédit, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. HUGHES (I. P.-E.): Pourquoi?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit se trouve sur un pied d'égalité avec les autres crédits. Il s'agit simplement de crédits à voter à nouveau et qui doivent rester en suspens jusqu'à la fin de la guerre.

M. HUGHES (I. P.-E.): A-t-on invité la concurrence pour ce travail, l'été dernier?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. HUGHES (I. P.-E.): La concurrence a-t-elle été invitée en mai ou en juin?

L'hon. M. ROGERS: En juin. Nous avons reçu six soumissions différentes, toutes demandant un prix trop élevé d'après les calculs de l'ingénieur et toutes ont été rejetées.

M. HUGHES (I. P.-E.): Les prix qu'on y mentionnait étaient inférieurs à ceux calculés par l'ingénieur, je crois.

L'hon. M. ROGERS: L'un était apparemment trop élevé. Mais lorsque nous avons eu l'intention, le printemps dernier, d'exécuter certains ouvrages, nous avons constaté qu'à cause des dépenses occasionnées par la guerre, il était nécessaire de retrancher d'autres crédits et l'on a opéré, chaque jour, des économies semblables. Ce crédit ne diffère aucunement des autres.

M. HUGHES (I. P.-E.): Mais la guerre se poursuivait, en juin dernier, et elle datait déjà d'un an alors et nos dépenses, à cause d'elle, augmentaient chaque jour. Cependant le ministre a augmenté les dépenses en invitant la concurrence, bien qu'il n'eût aucune intention de faire exécuter ces travaux.

L'hon. M. ROGERS: Oui, nous avions alors l'intention de poursuivre cet ouvrage, car s'il en eût été autrement, nous n'aurions pas invité la concurrence.

M. HUGHES (I. P.-E.): Et alors pour épargner $24,000, le ministre décida de ne rien faire à ce propos.

L'hon. M. ROGERS: Nous avions une règle générale pour tous les cas de cette nature et nous avons biffé un grand nombre d'autres crédits, ce que nous avons fait pour celui-ci.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le département a-t-il rayé beaucoup d'autres crédits au sujet desquels on avait invité la concurrence?

L'hon. M. ROGERS: Oh! oui. Au printemps, nous avons préparé un programme des travaux dont l'exécution au cours de l'été était jugée nécessaire, et ces ouvrages formaient évidemment partie des travaux qu'on devait exécuter.

[M. J. J. Hughes.]

Mais certaines difficultés au sujet des titres de la propriété nous ont retardé, et sans cela les travaux auraient été commencés. L'ingénieur surveillant dit que lorsqu'il s'est agi de mesurer le terrain, on a demandé aux propriétaires des terrains qui auraient été affectés par la nouvelle ouverture de signer un document dégageant la responsabilité de l'Etat pour tous dommages qu'ils pourraient subir à cause de ces travaux, mais tous, à l'exception d'un, ont refusé de signer. Il n'a pas voulu alors conseiller de commencer les travaux, tant qu'il n'y aurait pas d'entente avec les propriétaires des terrains.

M. HUGHES (I.P.-E.): Et cependant, malgré ce rapport, le ministre a décidé de faire les travaux; il doit alors avoir décidé de régler la difficulté.

L'hon. M. ROGERS: Nous espérons qu'elle sera réglée. Mais l'année dernière, nous étions disposés à saisir toute excuse possible pour ne pas les faire.

M. HUGHES (I.P.-E.): Et les dépenses occasionnées par la demande de soumission sont d'autant d'argent perdu.

L'hon. M. ROGERS: Il n'est peut-être pas perdu. Il est possible que les soumissions servent.

M. HUGHES (I.P.-E.): Mais le ministre a dit qu'elles étaient trop élevées.

L'hon. M. ROGERS: Oui, mais j'attendrai un rapport de l'ingénieur à ce sujet.

M. HUGHES (I.P.-E.): Il y a une autre raison qui empêche de faire ces travaux.

Havres et rivières.—Améliorations du havre de Bathurst (N.-B.), $85,000.

M. TURGEON: Le ministre pense-t-il que la dépense de cette somme suffira pour achever le dragage à Bathurst?

L'hon. M. ROGERS: Je ne pourrais pas donner à mon honorable ami une réponse définitive. Il sait très bien que le dragage à Bathurst est une entreprise considérable et très importante, vu les progrès accomplis à cet endroit. On nous demande avec instance d'augmenter les travaux de dragage. Nous avons dépensé, comme le sait mon honorable ami, beaucoup d'argent à ces travaux, et nous espérons que ce crédit suffira pour ceux que l'on pourra faire l'été prochain.

M. TURGEON: Quelle est la profondeur à marée basse?

L'hon. M. ROGERS: 17 pieds.

M. TURGEON: Quelle est la largeur du chenal?

L'hon. M. ROGERS: Le premier plan comportait 250 pieds, mais nous ne lui donnons que 200 de largeur pour le présent.

L'hon. M. PUGSLEY: Où les plans de ce dragage ont-ils été faits?

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai rien ici qui le dise.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque j'étais ministre j'ai, sur les instances pressantes des habitants de Bathurst et aussi je crois à la demande de l'honorable député de Gloucester, fait préparer des plans pour draguer le havre de Bathurst, et les travaux ont été commencés et continués tant que j'ai été ministre. Les travaux ont-ils été poursuivis depuis lors d'après les mêmes plans?

L'hon. M. ROGERS: Autant que je me souviens, les travaux actuels ont été commencés en 1913.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle en est la nature?

L'hon. M. ROGERS: On creuse le chenal et on travaille dans l'avant-port.

L'hon. M. PUGSLEY: Sont-ce les mêmes travaux qui se continuent.

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. TURGEON: C'est la continuation des travaux commencés sous le précédent ministère en 1910, et poursuivis en 1911.

L'hon. M. ROGERS: Je ne crois pas que l'on ait fait aucuns travaux dans l'avant-port avant cette époque.

M. TURGEON: Les plans avaient été faits, mais le dragage se bornait à l'avant-port. Il était inutile de commencer à travailler à l'intérieur avant que les vaisseaux pussent entrer dans l'avant-port.

L'hon. M. PUGSLEY: Il doit y avoir au ministère des plans pour tous les travaux projetés.

L'hon. M. ROGERS: C'est chose possible.

M. TURGEON: Je crois que l'honorable ministre a suivi les plans préparés par l'ingénieur Voligny, en y apportant peut-être certaines améliorations à mesure que les travaux avançaient.

L'hon. M. ROGERS: Je suis heureux de voir que mon honorable ami trouve les travaux satisfaisants.

M. TURGEON: Ils le sont, je dois le dire. J'accorde au ministre le mérite d'avoir continué ces travaux qui sont très urgents.

Des intérêts considérables ont souffert de n'avoir pas eu un bon port à Bathurst. Tous les ans, il s'expédie de là 40 millions de pieds de bois et l'extension que prend le commerce de la pulpe et du papier nécessitera de plus larges facilités dans le port, comme aussi une eau plus profonde, afin que de grands navires puissent y entrer. Si la somme portée ici ne suffit pas, je suggérerais au ministre de demander plus immédiatement afin que, dans le cours de l'été, tout soit fait pour permettre à des vaisseaux d'une plus grande dimension d'y venir.

L'hon. M. ROGERS: Pour le moment, ce qui presse, c'est le bassin tournant. Les navires peuvent pénétrer dans le port, mais il n'existe aucun moyen de les amener à la pulperie, et c'est à quoi servira ce bassin. Dans les crédits supplémentaires de l'an dernier se trouvait une somme avec laquelle ce travail devait être fini cette année, et c'est à quoi nous nous employons.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien aise d'apprendre que l'on donne suite à un ouvrage commencé du temps que j'étais ministre. J'ai pris la peine d'aller à Bathurst afin de me renseigner à fond sur cette affaire. Je suis persuadé que rien de ce qui concerne les ports n'a plus d'importance que ce qui se fait à Bathurst dans le moment, et je suis heureux que l'on s'en occupe d'une manière aussi satisfaisante.

M. McCURDY: Puis-je demander au ministre quels sont ses projets relatifs à Port-Hood?

L'hon. M. ROGERS: Comme d'autres affaires, celle-ci a dû être remise à plus tard, à cause de la guerre. On y reviendra dès que les circonstances le permettront.

Nouveau-Brunswick.—Campbellton.—Quai en eau profonde, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que l'on fait à Campbellton?

L'hon. M. ROGERS: Rien dans le moment. C'est une des affaires laissées en suspens.

Nouveau-Brunswick.—Cape-Bald. — Réparations au brise-lames-jetée, $1,500.

M. COPP: Quel est le travail que le ministre se propose de faire relativement à ce brise-lames?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit avec cette somme de continuer les travaux de protection à la tête de la jetée. Ces ouvrages consistent en caissons renforcés, remplis de ballast. Il y a, de plus, des réparations générales à faire. On a estimé comme il suit les frais de ce travail: 10 caissons à $40 chacun, $400; ouvriers et services d'un

plongeur, $200; pierre et béton pour remplissage, $400; réparations générales, $500.

M. COPP: Qu'a-t-il été dépensé l'année dernière?

L'hon. M. ROGERS: $3,500.

M. COPP: Y a-t-il là tout le temps quelqu'un qui dirige les travaux et qui surveille les réparations?

L'hon. M. ROGERS: Oui, John W. Brien.

M. COPP: Est-ce dans le rapport de cet homme que mon honorable ami prend ce qu'il dit?

L'hon. M. ROGERS: Non, c'est dans le rapport de l'ingénieur divisionnaire, M. Stead.

Nouveau-Brunswick.—Dorchester. — Achèvement des améliorations au quai, $3,000.

M. COPP: S'agit-il ici de quelque chose de neuf ou simplement d'un travail à terminer?

L'hon. M. ROGERS: C'est un travail à terminer.

M. COPP: Il a été dépensé l'année dernière $12,000.

L'hon. M. ROGERS: En effet.

M. COPP: C'est pour cette somme que l'entreprise a été adjugée.

L'hon. M. ROGERS: Non, ç'a été $15,000.

M. COPP: Pour un prolongement du quai, ou pour en construire un neuf?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $3,000 nous est demandée par M. l'ingénieur Stead pour les derniers paiements à faire dans l'entreprise relative à la reconstruction du vieux quai; aussi, pour enlever la boue qui chaque année s'accumule en faces des quais, tant l'ancien que le nouveau.

Nouveau-Brunswick.—Ferme expérimentale, en aval de Fredericton.—Quai, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: A quoi ce quai sert-il?

L'hon. M. ROGERS: Il servira à la station agronomique sise en aval de Fredericton et où une vingtaine de familles qui habitent dans le rayon d'un mille et demi de l'endroit où l'on projette d'établir ce quai. Il sera en outre utilisé par la Fraser Lumber Company, dont les établissements sont à un mille plus haut. La station agronomique est à 3 milles de Fredericton, du côté ouest de la rivière Saint-Jean. Les exportations vont être principalement de produits agricoles et l'on estime qu'il s'expédiera de ce lieu pour 10,000 dollars de productions chaque année.

En lisant cet item du budget, j'ai pensé que c'est là un ouvrage qui pourrait facilement s'ajourner.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis de votre avis. Cette station agronomique est traversée par un chemin de fer.

Green-Point (Beresford).—Brise-lames. $10,000.

M. TURGEON: Le ministre a-t-il l'intention de construire ces travaux cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, pas cette année.

Ports et rivières en général.—Réfections et améliorations $40,000.

M. COPP: A quels travaux cet item est-il affecté?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit ici d'un crédit destiné aux réfections casuelles d'urgence dans les provinces en général.

M. COPP: Le ministre n'a pas en vue certains travaux qui pourraient figurer dans ce crédit?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Tracadie.—Construction de brise-lames et d'épaulements, $3,500.

M. TURGEON: Le ministre a-t-il l'intention de construire ces travaux cette année?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit de $3,500 est affecté à la construction de deux brise-lames et épaulements. Nous ne commencerons pas ces ouvrages, cette année.

M. COPP: Le ministre a-t-il reçu quelque demande ou correspondance au sujet des réfections du quai de Sackville, comté de Westmoreland?

L'hon. M. ROGERS: Je crois que nous en avons reçu.

M. COPP: Que se propose-t-il de faire à cet égard?

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas ici de renseignements que je puisse communiquer à mon honorable ami.

M. COPP: Je désire appeler l'attention du ministre sur la déplorable situation où se trouve Sackville par suite de l'insuffisance du service du quai. Voilà déjà nombre d'années que le trafic y souffre de ce service défectueux et de ce manque de facilités. On déploya de grands efforts pour engager le Gouvernement à faire des réfections ou à

construire un quai neuf. Vers 1909 ou 1910, nous réussîmes à obtenir un crédit et l'on construisit un appontement neuf à quelque distance de l'emplacement de l'ancien quai qui était dans un état de délabrement qu'il était devenu impossible d'y amarrer les bâtiments. A l'époque où l'on construisît le quai neuf, il se produisit certains froissements, comme cela arrive fatalement quand on change l'emplacement d'un quai.

Quoi qu'il en soit, on construisit l'appontement sur le nouvel emplacement, à 400 verges en aval du cours d'eau, à un endroit où la rivière fait un coude; il est possible aux navires de gagner directement le large, de façon à éviter l'embarras de franchir ce passage difficile à la marée montante. On dépensa près de $40,000 et l'on construisit un superbe quai à cet endroit. Il était à peu près terminé, au moment du changement de gouvernement. Certains citoyens de la ville, s'inspirant de l'esprit de parti, poussèrent l'égoïsme au point de s'opposer à la construction d'un chemin jusqu'au quai, et pendant quelque temps nous fûmes privés de chemin. En définitive, on construisit un chemin jusqu'au quai. Mais le quai n'est pas encore desservi par un chemin de fer.

L'an dernier ou l'année précédente, sous la pression de certaines influences, le Gouvernement fit quelques petites réfections, mais elles ne permirent tout au plus qu'à des petits navires de se rendre à l'ancien quai. La conséquence, c'est que les capitaines des grands caboteurs qui autrefois venaient à Sackville et y livraient ou prenaient des cargaisons, refusèrent d'y revenir, à cause de l'insuffisance des installations du port. De l'ancien quai, il est impossible d'expédier le bois de service ou de faire la manutention des gros chargements de bois qui autrefois arrivaient à ce quai, à destination de la ville voisine d'Amherst. Nous n'avons réellement pas les installations et les facilités voulues, et le quai neuf s'en va pour ainsi dire en ruine, sans être utilisé.

Il est temps que le Gouvernement s'occupe de la question. Les froissements et les animosités ont disparu, et maintenant les partisans du ministre n'offriraient guère d'opposition. Ces froissements ne sont pas l'œuvre que de quelques individus. Il devrait intervenir quelque arrangement entre le ministère des Travaux publics et celui des Chemins de fer, afin que la population puisse bénéficier de ce quai construit en vue du service public, et retirer quelque avantage des deniers consacrés à ces travaux par le passé. Dans les conditions actuelles, ces travaux ne sont d'aucune utilité pour la population de Sackville.

L'hon. M. ROGERS: A quelle distance le chemin de fer se trouve-t-il au quai?

M. COPP: Le chemin de fer passe tout près du quai, et il y a un petit éperon de 300 ou 400 yards. Il existe un plan au ministère des Chemins de fer. Par suite d'une jalousie de nature locale, la question n'a pas encore été étudiée de façon pratique.

C'est un quai splendide et bien que Sackville n'ait pas la prétention d'être une localité importante, c'est un centre qui se développe et une grande quantité de bois est transportée pour l'exportation par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, que le Gouvernement possède maintenant. Nous n'avons pas de débouché pour l'expédition de ce bois parce que les goélettes plus grandes ne peuvent pas aborder à l'ancien quai. Il en résulte que les expéditeurs doivent mener leur bois à Dorchester, à Shédiac ou ailleurs où ils peuvent charger les goélettes. Je voudrais demander au ministre de prendre cette affaire en main, de l'examiner et de voir si on ne peut pas arriver à quelque arrangement raisonnable pour donner satisfaction à la population de cette région de la province du Nouveau-Brunswick de façon à ce qu'elle ait accès au quai.

L'hon. M. ROGERS: D'après ce qu'a dit mon honorable ami, il est bien dommage qu'un quai ayant coûté $40,000 reste en réalité sans utilisation parce qu'il manque de communications nécessaires. Je n'ai aucune conaissance de ce qui se passe dans la localité ou des sentiments agités qu'il dit devoir exister là-bas.

M. COPP: Ce n'est pas grave.

L'hon. M. ROGERS: Je me ferai un plaisir de m'occuper de la question avec le département des Chemins de fer. Je présume qu'une partie des travaux dépend du département des Chemins de fer et nous devrons faire quelque arrangement pour obtenir les communications nécessaires. Le sous-ministre a pris note de l'affaire et nous l'examinerons avec le département des Chemins de fer pour voir si nous pouvons l'arranger.

Travaux publics.—Ports et rivières.—Québec. —Brise-lames de l'Anse-à-Blondel, $10,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: A-t-on l'intention de dépenser cette somme cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, il restera en suspens.

Baie Saint-Paul.—Réparations au quai et mur de soutènement, $6,500.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Est-ce une nouvelle entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Nous dépenserons cette somme cette année.

Cap Chat.—Agrandissement de la jetée de dérivation, $7,500.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je présume que ce crédit ne sera pas dépensé cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, il reste en suspens.

Cap Rosier.—Môle brise-lames, $10,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cette somme ne sera pas dépensé, je présume.

L'hon. M. ROGERS: Non, elle restera en suspens.

Chandler.—Quai, $25.000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Chandler est situé dans Gaspé n'est-il pas?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Chandler est le nouveau nom donné à Pabor, si je suis bien renseigné. Quel est le genre d'ouvrage?

L'hon. M. ROGERS: Il y a deux projets pour l'utilisation de ce crédit spécial. L'un prévoit un prolongement de l'ancien quai, l'autre demande la construction d'un nouveau quai. Le rapport dit que $25,000 sont nécessaires pour la construction d'un quai en coffrage de 1,380 pieds de long sur 32 pieds de large avec une hauteur de 32 pieds a marée basse. Il y aura 49,959 verges cubes de coffrage à $2.75 par verge cube, soit un total de $135,866.72. C'est une très forte dépense, mais rien n'a été entrepris encore.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je me rends compte que l'entreprise coûtera cher, mais le Gouvernement n'a pas encore décidé s'il construirait un nouveau quai ou s'il réparerait l'ancien.

L'hon. M. ROGERS: Cela n'a pas encore éte décidé.

L'hon. M. LEMIEUX: Chandler est un nom nouveau. Une maison américaine très entreprenante de Philadelphie a inauguré là une très grande industrie, la manufacture de la pâte de bois au moyen de sulfite. J'ai visité la localité l'été dernier. Il y a huit cents hommes employés à l'usine de pâte de bois et j'ai appris que la société avait l'intention de doubler ce nombre dans le courant de l'année prochaine. La jetée en question a été commencée il y a quelques années. Il y avait un vieux quai qui sert aux pêcheurs, mais la nouvelle jetée est encore en construction. L'intention de la compagnie est d'expédier la pâte de bois de cette localité. A présent, grâce au chemin de fer de Gaspé, elle expédie ce produit du bassin de Gaspé. C'est pour la compagnie une source de grandes dépenses, mais elle était bien contente des installations qu'elle a trouvées à Gaspé pour expédier la pâte aux Etats-Unis où elle a de fortes commandes à remplir. Au cours des deux dernières années, cette compagnie a construit 12 à 13 milles d'un chemin de fer qui se prolonge très avant dans la forêt et elle a amené sa ligne jusqu'au débarcadère actuel. J'ai appelé l'attention du ministre, il y a quelque temps, sur ce que le navire dont la compagnie se servait pouvait mouiller près de cette jetée. Considérant l'augmentation du commerce des derniers mois, cette jetée devrait certainement être prolongée.

Mais il existe un autre plan et l'ingénieur du département a eu l'amabilité de demander à la compagnie de lui signaler celui de ces deux projets qui ferait le mieux son affaire, et si j'ai bien compris, la compagnie fera connaître d'ici à peu de temps la décision à laquelle elle en est arrivée.

La compagnie a dépensé quelque chose comme $5,000,000 à Chandler, pour la construction d'édifices et d'autres travaux, indépendamment des sommes que lui ont coûtées le chemin de fer de Gaspé. Cette voie ferrée qui a été construite, en ces dernières années, est une entreprise particulière.

La compagnie a fait une ville de ce petit village de pêcheurs. Lorsque j'ai visité Chandler, l'automne dernier, j'ai été étonné de découvrir une ville là où il y a quelques années à peine on ne voyait que quelques huttes de pêcheurs. Le Gouvernement, à mon sens, ferait bien d'étudier sérieusement la question de savoir s'il ne serait pas plus avantageux pour toutes les parties intéressées d'accepter le plan que suggère la compagnie au lieu du projet que propose l'ingénieur du département. Les énormes capitaux que la compagnie a placé dans cette vaste entreprise sont un stimulant pour les affaires par toute la région. Le plan de la compagnie, à mon avis, serait de nature à rendre des services inestimables au public en général.

L'hon. M. ROGERS: Il semblerait qu'il existe un malentendu de quelque nature relativement aux deux projets qui sont à l'étude. Le quai que la compagnie aimerait à voir construire, aux dires de mon

honorable ami, entraînerait une très forte dépense, quelque chose comme $135,000; néanmoins, vu l'importance de l'industrie que la compagnie exploite à cet endroit—industrie qui n'est probablement pas inférieure à aucune de celles qui existent au pays, à l'heure actuelle—une certaine responsabilité incombe peut-être au département des Travaux publics d'aider à la compagnie à se procurer toutes les facilités dont elle a besoin. J'ose espérer que, dès que nous aurons reçu le rapport en question, nous serons en mesure d'aller au-devant des désirs de la compagnie en prolongeant le quai qui existe déjà. Si nous pouvons en arriver à un arrangement satisfaisant, il est impossible que nous soyons obligés d'utiliser une partie de ce crédit, cette année, afin de venir au secours de la compagnie, qui a placé d'énormes capitaux en cet endroit.

L'hon. M. LEMIEUX: On m'informe que l'exécution du second projet coûterait bien moins cher que le projet qui a été élaboré par les ingénieurs du département, de sorte que cette somme serait dépensée dans les intérêts bien entendus du public en général.

Grosse-Isle.—Section de quarantaine.—Prolongement des quais, $50,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: A-t-on l'intention de dépenser cette somme, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Je ne le crois pas.

Port de Harrington.—Prolongement du quai, $3.000.

L'hon. M. ROGERS: Vu que ces travaux sont terminés, je propose que ce crédit soit biffé.

(La motion est adoptée).

Baie-de-l'Hôpital.—Ile de la Madeleine.—Brise-lames. $2,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce qu'il s'agit d'un nouveau quai?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme sera affectée à la construction d'un coffrage et d'un brise-lames. Lorsqu'elle sera terminée, cette construction aura une longueur de 700 pieds et se composera de neuf coffrages triangulaires isolés les uns des autres.

Ile Perrot, rive sud.—Quai, $1,500.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cette somme est-elle destinée à finir les travaux?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement a-t-il reçu une pétition ou une requête formelle pour lui demander des moyens de communications pour le public voyageur, soit par la construction d'un pont pour les piétons, soit à la faveur d'arrangements qu'il pourrait conclure avec les deux compagnies de chemin de fer, entre l'île de Montréal et l'île Perrot et entre l'île Perrot et Vaudreuil? Quiconque fait le trajet de Montréal à Vaudreuil, doit faire traverser son automobile ou sa voiture en bac, et cela occasionne des délais et des difficultés à n'en plus finir. Je sais qu'en ces dernières années, plusieurs associations ont tenté des efforts afin de décider le Gouvernement à construire un pont sur la rivière. Je suis d'opinion que, si l'on entrait en pourparlers avec les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, on pourrait peut-être obtenir un droit de passage sur les ponts qu'elles ont construits. Le Gouvernement a-t-il jamais étudié la question, et dans l'affirmative, à quelle décision en est-on venu?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons reçu des pétitions et des requêtes à ce sujet en maintes circonstances, et la question a été tout particulièrement soulevée par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Descarries) qui insiste avec énergie en toutes circonstances sur la nécessité d'entreprendre quelque chose en ce sens, malheureusement toutefois, nous n'avons pas les pouvoirs nécessaires pour entreprendre la construction d'un pont de cette nature.

Le département des Travaux publics n'a jamais entrepris l'exécution d'un travail de cette nature. Nous construisons, c'est vrai, des ponts sur des rivières interprovinciales, mais jamais sur des rivières qui sont situées dans une province en particulier, car alors ces travaux relèvent de la juridiction du gouvernement de la province dans les limites de laquelle coule cette rivière. Il n'en est donc absolument impossible d'entreprendre la construction d'un pont de cette nature, car je n'ai pas le pouvoir de le faire. Si mon honorable ami (M. Lemieux) voulait bien me prêter son concours afin d'essayer de persuader le Sénat d'adopter notre bill de la voirie, je pourrais alors lui promettre de m'occuper de la question sans délai, car je sais combien cette amélioration serait avantageuse pour toute l'île de Montréal.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est vrai qu'à cet endroit le fleuve est sous la juridiction exclusive de la province de Québec, mais le pont serait un moyen de réunir les deux provinces, parce que c'est pour ainsi dire la seule route pour se rendre dans la province d'Ontario.

L'hon. M. ROGERS: Il est difficile de tracer la ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement fédéral pourrait accorder un octroi à la province.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député de Jacques-Cartier a un plan beaucoup plus ambitieux que celui-là, un plan dont nous avons entendu parler au cours de la dernière élection de Châteauguay; il veut que l'on institue un comité pour étudier la question de faire servir le pont du Pacifique entre Lachine et Caughnawaga à réunir l'île à la rive sud, et aussi la question d'utiliser le Nord-Canadien à l'île Bizard. Mais, badinage à part, le plan entier est très important pour l'île de Montréal, qui est pour ainsi dire isolée de la terre ferme du côté ouest et nord-ouest. Pour sortir de l'île de Montréal en automobile ou en voiture ordinaire, il faut traverser le fleuve sur une allège vieux modèle. Si l'honorable ministre pouvait trouver le moyen de résoudre la difficulté, il rendrait un grand service à la population de cet endroit.

L'hon. M. ROGERS: J'admets volontiers que l'honorable député de Jacques-Cartier a beaucoup d'ambition, et cela avec raison, car il représente un comté très ambitieux; aussi devons-nous faire tout le possible pour accorder ce qui nous est demandé par lui et son comté.

L'hon. M. GRAHAM: De ce qu'un certain bill relatif à la voirie publique n'a pas été adopté par le Parlement il ne faut pas conclure que le Gouvernement est excusable de laisser de côté les propositions raisonnables que peut comporter ce plan particulier. L'objet principal de ce bill était loin de consister dans la construction de ponts; pour ce qui est du comté de Renfrew, il consistait à promettre de bons chemins à plusieurs municipalités; on a envoyé des agents dire à la population de ce comté que si elle se conformait à certaines conditions elle n'aurait pas besoin de demander d'aide au gouvernement provincial, mais qu'elle pourrait s'adresser à Ottawa et que le Gouvernement fédéral lui ferait construire ces chemins à ses propres frais.

L'hon. M. LEMIEUX: On introduisait un peu de poison dans une politique immaculée.

L'hon. M. GRAHAM: De fait, rien au monde ne saurait empêcher le Gouvernement fédéral de présenter un bill qui eût pour objet d'aider au gouvernement provincial à construire des ponts.

L'hon. M. ROGERS: C'était l'objet du bill de voirie publique.

[L'hon. M. Rogers.]

L'hon. M. GRAHAM: Oui? Eh bien, si le ministre des Chemins de fer avait demandé tout de suite à employer toute la subvention d'un an à la construction de deux ponts il aurait probablement provoqué de l'opposition de la part des autres localités de la province qui avaient droit à une certaine partie de l'argent destiné à la voirie. Quand même il eût présenté une douzaine de bills de cette nature, il aurait fallu y prévoir spécialement certains ouvrages spéciaux, parce qu'il n'aurait pas été praticable de consacrer tout l'argent destiné à la province de Québec ou d'Ontario à la construction de deux ponts qui ussent servi seulement à une faible proportion de la population.

Rien ne saurait empêcher le Gouvernement fédéral de tenter une expérience en s'unissant au gouvernement provincial pour la construction de ces ponts; ce dernier fournirait toute sa quote-part, et bien qu'il ne dusse pas réunir techniquement les deux provinces, ils seraient pour ainsi dire des ponts interprovinciaux, parce que pour se rendre de la province d'Ontario dans celle de Québec, le long du Saint-Laurent, il n'y a qu'à traverser les deux étendues d'eau mentionnées par le député de Rouville. Quand il s'agira de construire des ponts, et il en sera bientôt question, le ministre des Travaux publics comprendra, je l'espère, la nécessité d'en faire un projet distinct, que le bill soit ou non un bill sur la voirie.

L'hon, M. ROGERS: Ce que vient de dire mon honorable ami est exactement ce qui a été prévu dans le bill sur la grande voirie, car le ministre des Chemins de fer, dont le ministère a juridiction spéciale en cette matière, a dit qu'il ne pouvait dépenser, en vertu de ce bill, aucune partie des deniers destinés à une province, sans l'approbation de cette province, et je suis sûr que le gouvernement de la province de Québec, reconnaissant l'importance des ponts en question, serait très heureux de faire absolument tout le possible pour en assurer la construction.

Si je me rappelle bien, la somme que devait recevoir la province de Québec était considérable et plus que suffisante pour construire les ponts dont parle l'honorable député de Rouville. Quoi qu'il en soit, tout cela est de l'histoire ancienne, et je ne vois pas ce que l'on pourrait faire dans le moment.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre ne pourrait-il pas faire étudier la question pour savoir s'il ne serait pas possible d'a-

mener les deux compagnies de chemin de fer à utiliser leurs ponts pour les piétons? Un nouveau pont construit à cet endroit coûterait une somme énorme et je ne vois pas pourquoi les deux compagnies ne s'entendraient pas avec le Gouvernement d'Ottawa et peut-être aussi avec celui de Québec, pour régler toute l'affaire. Cette question est devenue d'une importance vitale, non seulement pour le comté de Jacques-Cartier, mais pour toute l'île de Montréal. Il est vrai, comme l'a fait observer l'honorable député de Renfrew-Sud, que la rivière à l'endroit que j'ai mentionné est exclusivement dans les limites de la province de Québec, mais c'est en réalité à cet endroit qu'Ontario et Québec viennent en contact. Je n'ai aucun doute que la population d'Ontario apprécierait autant que celle de la province de Québec la construction d'un pont public à cet endroit, ou l'adaptation des ponts de chemin de fer au trafic des piétons et des véhicules. Je prie l'honorable ministre de vouloir bien se mettre en relation avec les deux compagnies, pour savoir si un arrangement serait possible.

L'hon. M. ROGERS: C'est ce que nous faisons actuellement. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Descarries) s'est occupé de la question, il y a quelque temps, et il est actuellement en pourparlers avec les deux compagnies. Je l'ai assuré de mon concours le plus entier.

Lachine.—Quai, $11,000.

L'hon. M. MARCIL: Ce quai sera-t-il construit cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

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

Reprise de la séance.

Québec.—Laprairie.—Travaux de protection, $80,000.

M. LANCTOT: Avant que ce crédit soit voté, je désire faire quelques remarques concernant le mur de protection à Laprairie. Je déclare, tout d'abord, que je suis en faveur de cette dépense. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire quelles sommes ont été payées aux entrepreneurs, MM. Duranceau et Poupart? Leur est-il dû encore quelque chose et, dans l'affirmative, quel est le chiffre de leur réclamation? Je désirerais aussi savoir ce qu'a coûté le chemin en bois, construit le printemps dernier, et quelles sommes ont été payées au contremaître Arthur Dufort, ainsi qu'à MM. Viau et Lefrançois. Ces derniers étaient employés sur le chemin temporaire, pour réparer des madriers brisés. Je demande également ce qui a été payé à MM. Duranceau et Poupart, pour le pont construit sur la rivière James, le printemps dernier.

Le ministre a-t-il reçu une soumission de MM. Saint-George et Carney, de Montréal, offrant de construire un chemin macadamisé, au lieu d'un chemin en bois, durant le mois d'avril ou de mai de l'an dernier?

Le ministre a-t-il l'intention de continuer les travaux cet été? Seront-ils exécutés en régie, ou donnés à l'entreprise? Le ministre peut être certain que si les travaux sont concédés aux mêmes entrepreneurs, il n'obtiendra pas de bons résultats, car ces derniers n'ont pas la compétence voulue. Ainsi que je l'ai déjà déclaré dans cette Chambre, M. Duranceau est un ferblantier et M. Poupart un ancien cultivateur. Ils n'ont aucune connaissance en matière de construction de chemins. Je pourrais mentionner au ministre un excellent entrepreneur du comté, M. Chagnon, qui a exécuté des travaux en béton, à Montréal, depuis quarante ans, et qui possède toutes les qualités requises. Je l'ai rencontré la semaine dernière à Laprairie, et il m'a dit qu'il élargirait la jetée de 10 pieds, qu'il la remplirait de terre et ferait un mur en béton de 6 milles et un excellent chemin macadamisé, pour la somme de $80,000.

Une partie des $80,000 qu'on nous demande de voter doit-elle servir à payer des sommes dues aux entrepreneurs? J'espère que le ministre réussira à empêcher la politique de s'introduire dans cette entreprise. Ce n'est pas autant lui que je blâme, que celui qui a été chargé de la distribution des faveurs ministérielles dans le comté de Laprairie, depuis quatre ans. Mon honorable ami n'ignore pas que M. Rainboth, d'Aylmer, un ingénieur bien connu, a offert d'exécuter ces travaux pour la somme de $70,000. La soumission des deux autres entrepreneurs, MM. Duranceau et Poupart, était plus élevée d'environ $2,000. De plus, le marché n'a pas été conclu à ce prix; les travaux ont été concédés à un prix déterminé, par verge, et, comme résultat, rien n'a été fait, bien que le département ait dépensé de $80,000 à $100,000 et qu'il demande encore $80,000, cette année, pour tout recommencer.

Je le répète, je ne blâme pas le ministre, mais je reproche au dispensateur des faveurs ministérielles d'avoir cherché dans cette affaire à raccoler des électeurs. Il voulait, j'imagine, faire exécuter ces travaux pendant l'élection. Après la chute du ministère libéral, en 1911, les cinq douzièmes du crédit, $27,000, ont été dépensés et

le reste a été employé l'année suivante. Au cours de l'élection dans la province de Québec, un homme de l'endroit a été le dispensateur des faveurs ministérielles, et l'un de ses suppôts dans la circonscription a nommé conducteurs des travaux une vingtaine d'individus, au moins. Certains d'entre eux ont été déçus de ne pas toucher $3 par jour comme conducteurs, on ne pouvait pas tolérer cela à Ottawa. Quelques-uns reçurent $3 par jour, et les autres $2. Ils ne faisaient rien de toute la journée; ils se croisaient les bras, et les conducteurs ont reçu autant d'argent que ceux qui ont fait l'ouvrage.

J'ai entendu plusieurs de mes amis dire qu'il était regrettable que des choses aussi résibles eussent lieu dans une division électorale si rapprochée de Montréal. Je ne veux pas mettre tout cela sur le compte du ministre parce qu'il n'est pas au courant ; mais si la comédie se répète, je viendrai à Ottawa lui apprendre ce qui se passe dans Laprairie.

L'hon. M. ROGERS: Je reconnais le poids des observations de mon honorable ami, concernant la question dont le comité est saisi. Cette entreprise, il est loin de l'ignorer, est très importante. C'est là la voie principale entre New-York, Montréal et d'autres endroits, voie que suivent tous ceux qui se rendent en automobile de Montréal aux Etats-Unis ou vice versa.

Je dois avouer que cette entreprise d'une extrême importance n'a pas été exécutée comme je l'espérais et comme elle aurait dû l'être. A mon avis, le blâme doit retomber moins sur les entrepreneurs que sur l'ingénieur qui a dressé des plans défectueux et qui a été congédié à cause des erreurs commises dans la préparation de ces plans. Je me ferai un plaisir de fournir à l'honorable député tous les renseignements que je pourrai. Je crois savoir que le montant inscrit au budget suffira amplement à achever l'entreprise et à mettre le chemin public dans un état qui contentera tout le monde.

Voici l'état estimatif du parachèvement des travaux: prix convenu, $23,600.46; prix arrêté de gré à gré pour le chemin provisoire, $850; reconstruction du mur intérieur, $11,000, c'est cette partie qui a cédé par suite des plans défectueux de l'ingénieur, ce qui a causé les inconvénients et les ennuies ; érection du parapet, $23,000; trois autres ponceaux, $5,000; autres pentes, $11,000; somme supplémentaire pour macadam recouvert d'asphalte, $5,400; soit un total de $79,850.46. Vu que cette jetée fait partie d'une voie publique internationale d'une grande importance, dont les touristes canadiens et américains se servent beaucoup, le public ne saurait avoir accès à la chaussée de la jetée avant l'achèvement de tous les travaux. L'objet de cette jetée est de protéger la ville de Laprairie contre le grand dommage que cause annuellement le mouvement des glaces et la crue des eaux, et de procurer de meilleures communications avec Montréal. La crue des eaux a été causée, en partie du moins, par la construction de divers ouvrages publics qui ont rétréci le Saint-Laurent en aval de Laprairie, par exemple, les coulées et les piles du pont Victoria, la jetée de protection Mackay et la digue de Verdun.

Le coût estimatif total de l'entreprise est de $158,853. La somme entière payée aux entrepreneurs jusqu'au 18 août 1915, s'élève à $56,920. Les travaux ont été suspendus à cause du manque de fonds, une partie du crédit de $20,000 ouvert à la dernière session ayant servi à la construction d'un chemin provisoire en madriers, en attendant le parachèvement de l'entreprise. Pendant le dernier exercice, les travaux suivants ont été exécutés: (a) construction de 700 pieds de la chaussée de 15 pieds de largeur et livraison à pied d'œuvre de 2,226 tonnes de cailloux. Inspecteur, A. Dufort, à $3 par jour; (b) construction sur une distance de 6,500 pieds d'une chaussée en macadam afin de faciliter le trafic au printemps. Des pierres, déjà livrées, ont été étendues sur la voie et recouvertes de cailloux. Conducteur, Roch Lefebvre, à $3 par jour; (c) construction d'une chaussée en madriers le long de la jetée sur une distance de 6,500 pieds. Cette chaussée était nécessaire pour faciliter le trafic durant la construction de la jetée. Le 4 décembre 1913, a été rendu un décret du conseil autorisant l'acceptation de la soumission de MM. Alphonse Duranceau et Noé Poupart, de Laprairie, à prix de série (nécessitant une dépense d'à peu près $72,678.73), pour la construction d'une jetée de protection à Laprairie. Entreprise n° 9,909; montant, $72,678.73 (prix de série); entrepreneurs, Duranceau, A., et Poupart, Noé, de Laprairie, date du marché, 21 janvier 1914; date de l'achèvement des travaux, 18 mois après le 6 décembre 1913.

Le département des Travaux publics décida de commencer les travaux par les derniers 1,400 pieds (la voie entière comprenant 8,000) et d'achever cette partie de la jetée dans six mois du jour de la notification de l'acceptation de la soumission, son intention étant de relier, cet automne, la voie provinciale depuis l'endroit où elle

aboutit le long du boulevard Edouard VII au point où elle se raccorde avec l'ancienne voie publique. Cette chaussée temporaire était nécessaire pour faciliter le trafic pendant la construction de la jetée sur l'emplacement de la chaussée actuelle.

Dans un rapport du 18 avril 1913, l'ingénieur régional Michaud dit:

En 1910, le Gouvernement a décidé que des mesures devaient être prises pour améliorer cette situation, et une somme de $10,000 a été employée à exhausser de 6 pieds au-dessus de son niveau ordinaire le chemin de la rive depuis la ville de Laprairie dans la direction de Saint-Lambert, et d'employer cette jetée comme chaussée. Trois mille pieds de ce chemin ont été recouverts de terre et enrochés sur le talus de la rive pendant l'exercice 1910-1911.

Pendant les exercices 1911-1912 et 1912-1913, les travaux ont été continués et achevés en grande partie sur une distance de 7,900 pieds, jusqu'à une hauteur moyenne de 13 pieds au-dessus de l'étiage. La jetée du côté de la rive a été en partie enrochée et cimentée.

La crue du printemps de 1913, qui a dépassé de 4 pieds cette jetée de protection a démoli le talus qui n'avait pas été enroché et a beaucoup endommagé toute la chaussée.

Afin de donner plus de protection et de construire une jetée plus durable qui doit nécessairement servir de voie publique pour sortir de la ville de Laprairie pendant la crue des eaux, et faire partie du boulevard Edouard VII entre Rouse's-Point et Montréal, boulevard que le gouvernement provincial construit avec le concours des municipalités intéressées, il faudra beaucoup agrandir les travaux qui ont déjà été exécutés. Il sera nécessaire d'exhausser la jetée de 4 pieds au-dessus de son niveau actuel, d'en macadamiser le sommet sur une largeur de 24 pieds, d'enrocher et de cimenter les deux talus afin d'assurer la durée de toutes les surfaces exposées aux inondations.

Toute la basse grève du bassin de Laprairie sur une distance de 7,900 pieds sera protégée pour toujours, et on pourra facilement avoir accès à la ville toute l'année durant.

Le pont Victoria et la construction de la jetée de protection, ainsi que l'exécution de grands travaux dans le port, a beaucoup rétréci le chenal du Saint-Laurent vis-à-vis l'île de Montréal.

Ce rétrécissement a eu pour résultat d'entasser les glaces à Laprairie et le long de la rive sud du fleuve, et de provoquer des inondations qui ont causé beaucoup de tort.

C'est là le rapport de l'ingénieur. Je crois avoir touché à tous les points sur lesquels l'honorable député a demandé des renseignements. Si je ne l'ai pas fait, je serai bien aise de lui apprendre tout ce qu'il croira nécessaire. Il est regrettable que l'entreprise n'ait pas réussi comme elle aurait dû et comme j'aurais aimé. Mais il y a eu de grands obstacles qui ont tout d'abord été causés en grande partie par l'ingénieur qui a mal dressé les premiers plans, ce qui lui a valu d'être congédié. Je ne puis trouver de motifs de plainte contre les entrepreneurs qui se sont efforcés de s'acquitter de leur tâche. Si l'honorable député possède d'autres renseignements, je serai bien aise de les connaître, car je me rends compte de l'importance de ces travaux et de la nécessité de les achever au plus tôt. A cause des retards, nous avons jugé nécessaire de construire une chaussée provisoire afin de faciliter le trafic l'an dernier, et c'est un plaisir pour moi d'apprendre que cette chaussée a été si satisfaisante.

La somme qui est maintenant inscrite au budget est censée suffire à l'achèvement de l'entreprise, et je ne prévois pas de nouveaux obstacles. Nous espérons que la voie, une fois achevée, plaira à mon honorable ami et à tous les habitants de l'endroit. Si je comprends bien, plusieurs municipalités sont directement intéressées au succès de cette entreprise, et le fait qu'il s'agit d'une voie internationale nécessaire au trafic entre les villes des Etats-Unis et la ville de Montréal rend son heureux achèvement d'une grande importance nationale.

M. LANCTOT: Le ministre n'a pas dit quelle somme a été payée à MM. Duranceau et Poupart pour construire, l'été dernier, le pont servant à la chaussée provisoire. J'ai appris en cette enceinte qu'ils ont reçu de $3,000 à $4,000. Je suppose que cette société commerciale a reçu quelque chose pour la construction du pont en 1915. J'ai aussi demandé au ministre quelle somme a été payée à MM. Lefrançois et Viau. Ceux-ci ont travaillé tout l'été à la chaussée en madriers. Je ne suppose pas qu'ils ont ainsi travaillé pour s'amuser; ils ont reçu quelque chose, et j'imagine qu'ils étaient à l'emploi du ministère des Travaux publics.

L'hon. M. ROGERS: M. Lefrançois a reçu $2 par jour. Je ne connais pas le nombre de jours.

M. LANCTOT: Et M. Viau?

L'hon. M. ROGERS: Son nom n'est pas mentionné.

M. LANCTOT: Je sais que tous deux ont travaillé à cette chaussée, vu que j'ai souvent passé par là en me rendant à Montréal.

Je ne dis pas qu'ils y ont travaillé tout le temps, mais ils étaient censés être à l'œuvre, et je ne doute pas qu'ils aient touché leurs salaires. En avril ou mai dernier, le ministre a-t-il reçu de MM. Saint-George et Carney l'offre de construire une route en macadam au lieu d'une chaussée en bois? Ces personnes, m'a-t-on dit, ont offert de construire un chemin macadamisé pour la somme de $9,000. Pour les gens

de l'endroit il eût été plus avantageux d'avoir une route de ce genre, car le bois ne dure pas très longtemps. Je suis sûr que la chaussée pontée ne sera plus en bon état à la fin de l'été prochain. Le ministre ne nous a pas encore dit s'il a l'intention de faire commencer les travaux en mai.

L'hon. M. ROGERS: Nous ne manquerons pas de faire en sorte qu'ils soient mis en marche et terminés à aussi bref délai que possible. C'est dans ce but que nous nous faisons ouvrir ce crédit.

M. LANCTOT: Si les travaux ne s'exécutent pas dans le cours de l'été, les gens diront de cette route que c'est un engin d'élection.

L'hon. M. ROGERS: Ils ne sauraient le dire, parce que nous y avons déjà consacré trop d'argent.

M. LANCTOT: C'est en vue des élections que l'on a fait traîner les travaux en longueur. Au dire du ministre, c'est l'ingénieur qui est à blâmer. C'est possible, mais il y a là un contremaître du nom de Dufort qui a été nommé par le Gouvernement et reçoit $3 par jour. Faisait-il son devoir quand il ne rendait pas compte à Ottawa de la façon dont les travaux s'exécutaient? A quoi sert-il d'avoir un contremaître qui ne fait pas son devoir? A l'avènement du gouvernement actuel, c'est M. Michaud qui était l'ingénieur régional. Des conservateurs de Montréal allèrent lui annoncer à son bureau qu'ils le feraient destituer. Cela, il me l'a dit lui-même. Ces gens lui dirent que les conservateurs régnaient maintenant en maîtres à Montréal.

Je ne dis pas que M. Michaud a agi comme il aurait dû le faire. Il aurait dû accomplir son devoir d'abord pour se faire mettre à la porte le lendemain. Voilà qui eût été bien, selon moi; mais les politiciens allèrent lui dire qu'il avait fini de commander en maître dans le district de Montréal. Au dire du ministre, l'ingénieur régional n'avait pas tracé son plan. Il l'avait fait, mais les entrepreneurs ne l'ont pas suivi, et M. Michaud ne peut les amener à exécuter les travaux conformément au plan. Le contremaître, qui se trouvait sur les lieux, aurait dû télégraphier à Ottawa pour mettre le ministère au fait de ce qui se passait; mais il n'en fit rien. Le ministère paie donc un contremaître qui ne fait pas son devoir.

L'hon. M. ROGERS: J'ajoute assez peu de foi, je l'avoue, à ce que l'honorable député (M. Lanctôt) vient de dire. L'ancien ingénieur, M. Michaud, n'étant plus de ce monde, je ne me soucie point de raconter par le menu les circonstances du différend que cette affaire a fait surgir. Il est vrai que nous avons là un contremaître, mais mon honorable ami doit comprendre que le contremaître ne commande pas au même titre que l'ingénieur qui a conçu le plan. Sa tâche consiste simplement à veiller à l'exécution des travaux.

M. LANCTOT: Quand le contremaître est là et que l'on pose, sous ses yeux, une pierre de 12 pouces à côté d'une autre de 6 pouces et qu'on jette un peu de terre entre les deux, il doit savoir que ces pierres ne resteront pas en place. C'est ce que l'on a fait à Laprairie; je l'ai vu de mes propres yeux.

L'hon. M. ROGERS: Je suis obligé d'accepter la parole de l'honorable député. S'il a vu faire cela, c'est bien mal de la part du contremaître, et celui-ci mérite d'être réprimandé.

M. LANCTOT: M. Patenaude, qui représentait alors le comté à l'assemblée législative, en a été témoin lui aussi.

L'hon. M. ROGERS: Je vais le sommer immédiatement de s'expliquer là-dessus.

L'hon. M. MARCIL: Quel sera le coût total des travaux?

L'hon. M. ROGERS: D'environ $150,000. Nous les ferons terminer dans le cours de l'été. A en juger par les renseignements que nous avons à l'heure actuelle, cette route, une fois achevée, sera vraiment superbe. Il s'agit là d'un ouvrage fort important, et il est vraiment fâcheux qu'une erreur se soit glissée dans le plan primitif. Cette entreprise nous a valu une série ininterrompue d'embarras. Quoiqu'il en soit, l'erreur est maintenant réparée, et les travaux seront terminés dans le plus bref délai.

D'ici à ce que les travaux soient terminés, on se servira du chemin provisoire. La route improvisée l'an dernier a donné toute la satisfaction qu'on en pouvait attendre. On me dit qu'elle est encore en bon état, ce printemps, et qu'elle répondra aux exigences de la circulation d'ici à ce que les travaux soient terminés, ce qui, je l'espère, ne tardera pas beaucoup. Pour en hâter l'achèvement, nous mettrons tout spécialement à l'œuvre une équipe de plus.

L'hon. M. MARCIL: Je constate avec plaisir que le ministre se rend compte de l'importance de ce travail. Je lis assidument les journaux de Montréal, et, depuis deux ans j'ai plus entendu parler de cette

question que de toute autre dans la province de Québec. Un très grand nombre de voyageurs américains et canadiens se servent de ce chemin près de Laprairie, et il est dans un état que le langage parlementaire est impuissant à décrire. Cette route est le chemin de raccordement entre Montréal et New-York, et plus tôt le ministre pourra la terminer, le mieux ce sera. Il n'y a pas de travail plus utile ou plus pressant, aux environs de Montréal.

L'hon. M. GRAHAM: Ce bout de chemin est important, sous plus d'un rapport. Je dirai même qu'il est d'une importance notoire, non seulement pour Montréal, mais pour toutes les villes de la province, parce que le Gouvernement a entrepris la construction de grandes routes publiques, allant jusqu'à Québec. Les voyageurs en automobile qui passent par là ne viendront pas seulement de New-York, mais aussi de tous les points du pays, pour se rendre à Montréal, puis à Québec. J'ai souvent discuté cette question avec des citoyens de New-York qui, depuis deux ans, évitent de venir à Montréal, vu l'état impraticable de ce bout de chemin.

Les excursionnistes se rendent jusqu'à Saratoga et prennent ensuite la route des montagnes et vont au lac Placide et retournent à New-York, bien que la plupart d'entre eux soient partis avec l'intention de se rendre jusqu'à Montréal. Ils ont été avertis de ne pas s'aventurer de ce côté, pour ne pas avoir à faire tirer leurs voitures par des chevaux. J'ai entendu dire que beaucoup de cultivateurs des environs se sont créé de jolis revenus, l'été dernier, à sortir les automobiles des ornières.

Je crois que l'association des automobilistes de Montréal s'est adressée au Gouvernement une ou deux fois, à ce sujet. Des officiers de cette association m'ont souvent pris à partie, tellement que je pouvais me croire encore ministre. Au cours de la dernière session j'ai fait quelques remarques concernant ce chemin de Laprairie, et il y a une chose qui me paraît bien étrange, si elle est vraie.

Je suis informé par un officier de l'association des automobiles de Montréal que le gouvernement de Québec a offert de prêter son outillage pour la construction de ce chemin, mais que l'offre a été refusée. La chose m'a été répétée plusieurs fois, et le ministre doit savoir ce qui en est. Si la rumeur est fondée, on a fait preuve d'une incurie impardonnable qui augmentera considérablement les dépenses et retardera les travaux.

Le chemin temporaire construit l'été dernier a été d'une certaine utilité, mais je suis certain que le mauvais état de cette route a fait perdre à Montréal, non pas des milliers, mais des milliers de mille dollars. Beaucoup d'excursionnistes partis avec l'intention de se rendre à Montréal, ont pris une autre direction en apprenant l'état de ce chemin.

Tout ce que le ministre pourra faire pour hâter le parachevement de ces travaux sera favorablement accueilli, par les citoyens de Montréal et par toute la population entre Montréal et Québec. Plusieurs Canadiens passent leurs vacances aux Etats-Unis, mais je suis convaincu que beaucoup plus d'Américains profitent de leurs congés pour visiter Montréal et les autres villes du Canada.

L'hon. M. ROGERS: C'est la première fois que j'entends parler de cette offre que le gouvernement de Québec aurait faite. Il est possible qu'elle ait été faite aux ingénieurs, mais le département n'en a jamais eu connaissance.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai été renseigné par l'association des automobilistes de Montréal.

L'hon. M. ROGERS: C'est la première fois que j'en entends parler. La construction de ce chemin, le long du fleuve Saint-Laurent présentait beaucoup de difficultés, dont la principale était l'affouillement de la jetée par les eaux. Je n'admets pas du tout que la ville de Montréal ait perdu autant d'argent que le prétend l'honorable député, car le chemin temporaire construit l'an dernier a donné entière satisfaction.

L'hon. M. GRAHAM: Je parlais de l'année qui a précédé.

L'hon. M. ROGERS: C'est durant cette année que nous avons commencé les travaux et on ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce qu'ils fussent immédiatement terminés.

L'hon. M. GRAHAM: Il est survenu quelque chose qui les a retardés.

L'hon. M. ROGERS: Le chemin temporaire que nous avons construit l'an dernier a donné entière satisfaction. Je sais personnellement, que l'association des automobilistes de Montréal s'en est déclarée satisfaite. J'admets que la construction de cette route nous a causé des ennuis, mais le chemin temporaire répondra à tous les besoins du trafic d'ici au parachèvement de la route principale qui sera construite avec toute la diligence possible.

Je m'engage à nommer un ingénieur spécialement pour diriger ces travaux et les faire exécuter le mieux possible.

M. DESCARRIES (texte): Monsieur le Président, j'ai eu occasion de passer bien des fois par ce chemin qui est devenu célèbre, et d'après ce que j'ai pu voir moi-même, si ce chemin n'a pas pu se terminer aussitôt qu'il aurait dû l'être, ce n'est pas parce que l'on n'avait pas l'outillage voulu pour faire ces travaux, comme mon honorable ami de Laprairie l'a dit tout à l'heure, mais parce que, comme l'a dit l'honorable ministre des Travaux publics, les plans de cette jetée n'étaient pas comme ils auraient dû l'être. J'ai constaté moi-même, pour y avoir passé bien des fois en automobile, que cette jetée ou ce chemin artificiel, qui a une hauteur d'au moins 15 pieds, est bien un mur en pierres des champs ramassées un peu partout et posées les unes par dessus les autres. Ce mur était perpendiculaire, et entre les deux murs, on avait mis de la terre et toutes espèces de choses; lorsque le dégel de printemps et les pluies sont arrivés, nécessairement ces pierres là sont tombés de chaque côté, et le chemin s'est écroulé. Ceci n'est pas la faute du Gouvernement; un plan avait été fait, et le ministre a cru que ce plan était bon, puisqu'il avait été préparé par un ingénieur d'une certaine réputation. Ces plans ont été suivis, et le résultat en a été désastreux. Je demande, à mon tour, au Gouvernement que ces travaux soient terminés.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce qu'on va les terminer sur le même système que l'ancien?

M. DESCARRIES: Je ne le crois pas, parce que l'expérience enseigne que l'on ne devra pas élever ce mur d'une façon perpendiculaire pour qu'il tombe immédiatement.

L'honorable ministre a dit que ce chemin allait être construit sur des plans approuvés par des ingénieurs compétents, et il est absolument nécessaire qu'il soit terminé de suite.

Mon honorable ami de Laprairie demandait tout à l'heure s'il n'aurait pas été préférable de faire construire un chemin en béton le long de ce chemin-là? Mais pourquoi, pourquoi un chemin en béton?

M. LANCTOT: Ce n'est pas cela du tout que j'ai dit.

M. DESCARRIES: Je demande à mon honorable ami de répéter ce qu'il a dit.

[L'hon. M. Rogers.]

M. LANCTOT: J'ai dit que pour protéger le chemin élevé, il fallait bâtir un " riprap " en béton.

M. DESCARRIES: J'ai compris, d'après ce que vous avez dit tout à l'heure, qu'au lieu de bâtir un chemin en madriers, vous préfériez un chemin en macadam.

M. LANCTOT: Oui, pour un chemin temporaire à côté.

M. DESCARRIES: Mais alors, pourquoi bâtir un chemin en béton à côté de la jetée qui va être parachevée bientôt, et qui donnera un magnifique chemin élevé? Pourquoi bâtir un chemin en béton, au pied de ce chemin? Ce serait une dépense parfaitement inutile, qui n'a pas sa raison d'être.

Comme l'a dit tout à l'heure le ministre, ce chemin construit en madriers est excellent. J'ai passé en automobile bien des fois sur ce chemin, et il est absolument bon pour le temps présent. Sans doute qu'il ne durera pas des années et des années; les madriers pourriront et il deviendra impraticable, mais pour le temps nécessaire à la construction de la jetée, ce chemin en madriers est parfaitement bon. Tous les automobiles y passent à la vitesse que l'on veut donner à l'automobile, sans s'occuper quelquefois des règlements qui restreignent la vitesse.

L'hon. M. MARCIL: Quelle est la longueur de ce chemin.

M. DESCARRIES: Je ne le sais pas exactement, mais il part un peu à l'est de Saint-Lambert pour se rendre tout près de Laprairie. Il doit avoir à peu près un mille de long; au reste le député de Laprairie connaît cela mieux que moi. Dans tous les cas, si je fais ces quelques remarques, c'est afin de démontrer que ce n'est pas le Gouvernement qui est en faute. Au contraire, le Gouvernement en faisant faire ces travaux donne au public de Montréal et des comtés environnants, ainsi qu'au public voyageur de la province, un chemin qui leur permet de partir de Montréal, de traverser les différentes paroisses du comté de Laprairie et même de se rendre jusqu'aux Etats-Unis avec la plus grande facilité. Ce chemin, qu'on appelle la Route Edouard VII, est un chemin très beau, qui s'unit avec le réseau des chemins que la province de Québec est à construire, et je considère que le comté de Laprairie a été extraordinairement favorisé par le Gouvernement qui a bâti cette partie du chemin. Je voudrais, moi, député du comté de Jacques-

Cartier, que le Gouvernement donnât une centaine de mille dollars à mon comté pour le doter de voies de communications entre le comté de Jacques-Cartier et celui de Vaudreuil, soit en construisant un chemin entre les ponts ou appendant aux ponts du Pacifique et du Grand-Tronc, qui traversent la rivière entre Sainte-Anne et Vaudreuil. Là encore il y a quelque chose à faire, et j'espère qu'avant longtemps le Gouvernement voudra bien se rendre à ma demande et donner l'aide nécessaire pour construire ce chemin, parce que c'est par cet unique endroit que l'on peut communiquer entre l'île de Montréal et la terre ferme, pour se rendre de la province de Québec dans le Haut-Canada. Il y a un autre chemin qui pourrait être établi entre Lachine et Caughnawaga.

L'hon. M. GRAHAM: Vous n'étiez pas présent cet après-midi.

M. DESCARRIES: Un pont pourrait être fait, appendu au pont du Pacifique, à cet endroit, comme cela a été fait pour les voitures le long du pont Victoria.

Dans tous les cas, j'aurai, je l'espère, l'occasion, avant la fin de cette session, de demander quelque chose au Gouvernement pour la construction de ces travaux, mais en attendant, je félicite le Gouvernement de ce qu'il a fait pour le chemin de Laprairie-Napierville.

M. LANCTOT: Je vois que l'honorable député de Jacques-Cartier ne m'a pas compris lorsque j'ai fait mes observations. Il est en train de vouloir ménager. Certes, ménager est une bonne chose, et je l'en félicite, mais il s'est trompé lorsqu'il a dit qu'un chemin en béton coûterait trop cher. Je n'ai pas parlé d'un chemin en béton, mais j'ai parlé d'un chemin macadam, en cailloux, tel que nous les faisons dans le comté de Laprairie. Le député de Jacques-Cartier sait-il que ce chemin en bois coûte au moins quinze à seize mille piastres, et qu'un chemin en macadam n'aurait coûté que neuf mille piastres?

Maintenant, le député de Jacques-Cartier doit savoir—quoiqu'il soit avocat—qu'un chemin macadamisé dure infiniment plus longtemps qu'un chemin en bois.

M. DESCARRIES: L'honorable député me permettra-t-il de lui dire que ce chemin en bois n'est qu'un chemin temporaire, et que si l'on construisait un chemin en macadam, cela lui donnerait un caractère permanent.

M. LANCTOT: L'honorable député ne veut pas me comprendre évidemment. Il doit savoir qu'un chemin élevé est toujours dangereux, et lorsque le chemin élevé sera terminé, et que nous pourrons passer sur un chemin en bas de la jetée pour aller et revenir, afin de ne pas se rencontrer, ce sera beaucoup préférable que de tous passer sur le chemin élevé. Qu'il vienne dans mon comté, et les habitants de Laprairie lui diront que ce que je dis là est de gros bon sens, et qu'il ne serait pas raisonnable de faire une énorme dépense pour un chemin en bois qui devra être remplacé l'automne prochain, si le ministre ne fait pas finir le mur de protection projeté dans le cours de l'été qui vient.

M. LANCTOT (traduction): Je crois que j'ai bien compris la réponse que mon honorable ami le ministre des Travaux publics a donnée à mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham): il affirma n'avoir jamais reçu de correspondance de Québec au sujet de ce chemin. Je me trouve en possession de copies de quelques lettres qui furent échangées entre M. Caron et le ministre des Travaux publics lui-même et je vais en donner connaissance à la députation.

L'hon. M. GRAHAM: Qui est ce M. Caron?

M. LANCTOT: Le ministre de la voirie pour la province de Québec et aujourd'hui le ministre de l'agriculture. Voici cette correspondance:

Québec, 21 octobre 1913.

Hon. Robert Rogers,
Ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—Veuillez me permettre de vous signaler qu'il reste encore beaucoup à faire pour finir cette partie de la route Edouard VII qui ressortit à votre département dans la paroisse de Laprairie.

Il ne s'est rien fait qui vaille cet été, et il est peu probable que le chemin soit prêt, en 1914, pour les premiers jours de l'été.

Je ne tiens pas le moins du monde à critiquer les motifs qui ont empêché de poursuivre les travaux l'été dernier. Je veux seulement vous avertir que la partie de l'ouvrage qui ressortit à la province sera bientôt terminée, dans deux semaines probablement, si nous avons une température favorable.

Le gouvernement provincial a beaucoup dépensé pour ce chemin et serait très heureux de le voir achever pour le commencement de l'année prochaine, afin qu'il soit prêt pour le grand nombre de touristes qui viendront du côté américain.

J'ai pensé que peut-être vous agréeriez volontiers que mon département entreprenne d'achever le chemin pour le printemps prochain. Cinq de nos équipes sont sur les lieux, ainsi que notre entrepreneur avec un outillage considérable.

Je compte que nous pourrions terminer le terrassement cet automne et facilement achever votre partie de l'ouvrage pour la fin de juin prochain, si votre département consent à s'y entendre sur le prix avec mon département.

Je suis certain que vous avez sincèrement à cœur de compléter ce chemin le plus tôt possible et nous sommes nous-mêmes prêts à collaborer avec votre département dans ce but, si vous agréez ma proposition.

Votre dévoué,
(Signé) : Jos. Ed. Caron.

Bureau du ministre des Travaux publics du Canada, Ottawa.
27 octobre 1913.

L'hon. Joseph Ed. Caron,
Québec, P.Q.

Mon cher monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 21 courant au sujet de la construction de la route du roi Edouard VII, dans la paroisse de Laprairie, et en réponse à cette même lettre, je puis déclarer que le département a invité récemment la concurrence pour l'exécution de cet ouvrage et qu'une recommandation ayant trait à l'octroi de l'entreprise est présentement soumise au conseil des ministres. L'entrepreneur s'engage à exécuter en entier l'ouvrage en question, cet automne. Si la procédure n'avait pas atteint cette phase, j'aurais été heureux de discuter avec votre département le travail dont vous parlez.

Sincèrement à vous,
(Signé) : R. Rogers.

Je voudrais savoir si le ministre se rappelle avoir reçu cette lettre et avoir envoyé cette réponse.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai aucun souvenir de la correspondance que mon honorable ami vient de lire, mais il va sans dire que je la tiens pour exacte. La correspondance ne vient pas à l'appui de ce que mon honorable ami de Renfrew-Sud a dit, qu'on avait reçu du gouvernement de Québec l'offre de fournir l'installation requise pour l'exécution du travail, offre qui aurait été faite, si j'ai bien compris ce qu'il a dit, alors que l'ouvrage s'exécutait. La correspondance que mon honorable ami a lue parle par elle-même. Voici le point principal de cette question particulière : le gouvernement de Québec construirait la route du roi Edouard VII, et il était nécessaire pour le Gouvernement fédéral d'entreprendre la construction de ce tronçon, à un point de la rive du Saint-Laurent où nous avions éprouvé beaucoup de difficulté par suite des amoncellements de glace et d'inondations qui ont causé le retard.

Mon honorable ami vient de parler du chemin macadamisé et il a laissé entendre que nous devrions avoir une route macadamisée temporaire au lieu d'une route pontée et continuer les deux à la fois. Je ne vois pas la nécessité d'une double route et je suis heureux de constater que mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Descarries) corrobore ce que j'ai affirmé, ce soir, que la route temporaire a donné entière satisfaction durant l'année dernière à tous ceux qui ont eu occasion d'y passer.

Mon honorable ami de Laprairie-Napierville dit que cette route pontée temporaire a coûté environ $15,000. Je crains qu'il ne fasse erreur, car l'entreprise a été accordée pour $4,000.

M. LANCTOT: Non pas $4,000 pour le chemin en madriers, mais pour le chemin ouvert en 1914. Le chemin ponté construit, le printemps dernier, coûte plus de $4,000, j'en suis certain.

L'hon. M. ROGERS: Les états que j'ai devant moi établissent qu'une entreprise a été accordée pour une route temporaire, au coût de $4,000, et nous avons besoin de $850 encore.

M. LANCTOT: La première entreprise a été accordée à $4.500 pour la construction d'un chemin temporaire, en 1914; la somme de $850 servira à payer Duranceau et Noé Poupart qui ont construit un pont, le printemps dernier, si je comprends bien. Mais le chemin ponté a été construit à la journée et non à l'entreprise; et je puis assurer à mon honorable ami qu'il coûte au delà de $15,000.

Puisque j'ai pris la parole, je pourrais en profiter pour répondre au ministre. L'argent dépensé par le département des Travaux publics ou par tout autre département est dépensé dans l'intérêt de la population et non pas uniquement dans le but de faire plaisir au département. Si l'on construit un chemin ponté pour $15,000, on a une bonne route durant un an, mais on peut construire pour $10,000 un chemin macadamisé qui pourra servir toujours. Il me semble donc que, pour le bien de la population, il vaudrait mieux avoir une route macadamisée qu'un chemin ponté. Je ne suis pas avocat, mais simplement cultivateur, et je comprends les choses ainsi. Lorsque je dépense de l'argent, je veux, si cela est possible, obtenir quelque chose qui durera des années et non pas seulement six mois. Je crois qu'il faudra beaucoup d'avocats pour me convaincre que je fais erreur en cela. Qu'aucun de ces honorables ministres viennent discuter avec moi cette question dans le comté que je représente. J'invite entre autre le ministre du Revenu de l'intérieur (M. Patenaude).

L'hon. M. ROGERS: L'honorable député se rappellera qu'il existait une nécessité urgente de conclure immédiatement des conventions en vue du transport du trafic; le public souffrait du manque de raccordement entre Montréal et les Etats-Unis et

ailleurs. Construire une route macadamisée aurait pris beaucoup de temps, alors que nous pouvions établir un chemin ponté très rapidement et fournir ainsi le raccordement qui manquait. C'est la raison pour laquelle on a construit une route pontée au lieu d'un chemin macadamisé. Mon honorable ami peut calculer avec exactitude le coût de cet ouvrage; je ne veux pas mettre en doute ce qu'il dit, car je n'ai pas sous les yeux les chiffres exacts.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on construit cette route à la journée?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. MARCIL: Pourquoi pas à l'entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Nous nous trouvions dans un besoin trop pressant; il nous fallait un chemin dans un temps très restreint. Je ne suis pas certain quant au coût exact; mais je fournirai ce renseignement à mon honorable ami, s'il le désire. Maintenant que la route pontée a atteint son but à l'entière satisfaction du public et qu'elle servira jusqu'au parachèvement d'un chemin public permanent, il n'existe pas de raisons pour avoir deux chemins alors qu'un seul suffit au trafic. Je crois que mon honorable ami tombera d'accord avec moi sur ce point.

M. LANCTOT: Je n'ai que quelques mots à ajouter à ce qui a déjà été dit. Le ministre déclare qu'il faut plus de temps pour construire une route macadamisée que s'il s'agit d'un chemin ponté, sans doute deux semaines de plus. Mais ignore-t-il que nous avions voyagé dans la boue durant trois ans, avant qu'il construisît le chemin ponté? Ne sait-il pas que dans notre province lorsqu'arrive la saison d'automne, même un chemin boueux est assez bon et que nous pouvons parfaitement y passer? Saint-George et Carney m'ont dit qu'on pouvait construire, en cinq semaines, ces 6,000 pieds de chemin. Alors, supposons qu'on puisse construire une route pontée en deux semaines, il nous faudra attendre trois semaines de plus pour avoir un chemin qui sera passable tout le temps. Se trouve-t-il, dans cette Chambre, quelqu'un qui me dise que, si l'on prend pour règle l'intérêt public, il n'aurait pas valu mieux construire cette route permanente?

M. DESCARRIES: Qui possède le terrain sur lequel cette route temporaire est construite?

M. LANCTOT: Je comprends qu'il appartient à la succession Beaudry, et que M. Leblanc, lieutenant-gouverneur de la province de Québec y possède des intérêts.

M. DESCARRIES: Si l'on construit une route permanente on se trouve obligé d'acheter ce terrain.

M. LANCTOT: La ville de Laprairie pourrait exproprier cette petite langue de terre et construire une route qui serait bonne pour toujours; que l'honorable député ne s'inquiète pas à ce sujet.

Malbaie.—Pour terminer une jetée, $17,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il appert qu'on a voté $17,000, l'année dernière, et il s'agit ici de voter à nouveau $17,000. Cependant on dit que cet argent servira "à parachever".

L'hon. M. ROGERS: Oui, c'est une erreur. Ce travail a été parachevé et je propose que ce crédit soit biffé.

(La motion est adoptée et le crédit biffé.)

Murray-Bay.—Achèvement des réparations au quai, $4,200.

L'hon. M. GRAHAM: Jusqu'à quel point le département de la Marine et des Pêcheries répare-t-il les quais? Quelle est la limite?

L'hon. M. ROCHE: La limite varie de $50 à $100.

Timiskaming-Nord.—Quoi, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cet ouvrage figure encore aux crédits?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: On n'a fait aucun ouvrage à ce quai?

L'hon. M. ROGERS: Aucun

L'hon. M. MARCIL: J'ai entendu, il y a quelques années, le parti conservateur protester énergiquement contre la construction de quais fédéraux dans les eaux de l'intérieur. Le ministère des Travaux publics a-t-il modifié sa politique sous ce rapport?

L'hon. M. ROGERS: Ce quai se trouve à la tête du lac et il semble nécessaire.

L'hon. M. MARCIL: Je ne dis pas qu'il n'est pas nécessaire, mais le parti conservateur lorsqu'il était dans l'opposition a condamné la construction de quais fédéraux dans les eaux de l'intérieur, soutenant qu'il s'agissait purement et simplement d'ouvrages provinciaux. Est-ce la politique de la présente administration de construire des quais fédéraux dans les eaux de l'intérieur?

L'hon. M. ROGERS: Je crains de ne pas être une autorité dans cette question. Je n'ai jamais siégé à la gauche et j'espère ne jamais m'y trouver.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la meilleure confirmation que nous ayons du bruit public qui veut que mon honorable ami soit élevé bientôt à une autre position. Je ne trouverai pas à redire si le fait se produit de l'assentiment même de l'honorable ministre. La question soulevée par l'honorable député de Bonaventure est un sujet qu'a donné lieu à beaucoup de discussion, en cette Chambre, à un temps donné. Après tout, nous en sommes rendus au point où nous fermons les yeux peut-être sur certains scrupules au sujet de la ligne de démarcation entre l'autorité fédérale et l'autorité provinciale. Dans une large mesure la navigation relève de l'autorité fédérale. Le lac Timiskaming et la chaîne des lacs sont des réservoirs d'eau importants, en vérité, et qui se jettent dans la rivière Ottawa par des cours d'eau variés.

Au nom de l'opposition et de l'ancien gouvernement, je suis heureux de voir que le ministre actuel des Travaux publics répudie les actes de ses prédécesseurs lorsqu'ils étaient dans l'opposition. Je prétendais alors, comme je le prétends aujourd'hui, qu'il y a des circonstances et des conditions dans lesquelles l'autorité fédérale n'empiéterait aucunement sur les prérogatives provinciales, en construisant sur ces grands lacs, particulièrement là ou la navigation est importante et considérable, des quais pour de gros steamers comme l'on en voit un grand nombre sur ces lacs pendant la saison de navigation.

L'hon. M. MARCIL: Je dois dire que c'était la politique de M. Tarte, lorsqu'il était ministre des Travaux publics. Il a commencé ces quais sur le lac Timiskaming. Sa politique a été vigoureusement condamnée alors par les membres du parti conservateur. Je suis heureux de voir que le ministre des Travaux publics a adopté une politique plus progressive et plus éclairée.

L'hon. M. ROGERS: Je suis heureux d'apprendre que je suis un disciple de M. Tarte sous ce rapport. Si telle était sa politique je suis heureux d'y souscrire et de reconnaître ses idées progressistes comme ministre des Travaux publics, et la manière dont il a contribué au développement des différentes entreprises relevant du ministère dont il était le chef.

L'hon. M. GRAHAM: Les journaux de Montréal sont priés de reproduire.

[L'hon. M. Marcil.]

Brise-lames de la petite rivière de l'Est, $19,000.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on commencé les travaux à ce brise-lames?

L'hon. M. ROGERS: Non.

L'hon. M. MARCIL: Fera-t-on quelque chose cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, je ne crois pas qu'on y travaille cette année.

Améliorations du port de Rimouski, $150,000.

L'hon. M. MARCIL: Quels travaux a-t-on exécuté à cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit ici d'une entreprise réellement importante. Je vais en lire l'exposé:

Cette somme de $150,000 est requise pour continuer les améliorations du port de Rimouski. Ces améliorations consistent en une construction en bois remplie de pierres construite parallèlement à la face ouest et nord du quai actuel, longueur totale du caisson 1,458 pieds. Cette structure devra reposer dans une tranchée creusée d'avance à un profondeur de 25 pieds plus bas que le niveau de la marée basse, et du dragage d'un bassin de 1,100 pieds de long par 600 pieds de large à une profondeur de 25 pieds plus bas que la marée basse, et du remplissage de l'espace entre l'ancien quai et de la nouvelle charpente. Coût estimatif, $350,000.

Cette amélioration favorisera le développement du commerce dans cette région. Plusieurs scieries importantes, usines à papier, et autres industries sentent grandement le besoin de ces améliorations pour faciliter l'expédition de leurs produits par navires. Ces travaux donneront aussi un refuge à eau profonde et un abri pour les vaisseaux qui viennent à ce port, et feront de Rimouski un très bon port de refuge, qui sera protégé par l'île Saint-Barnabé et par le quai. La chambre de commerce de Rimouski a voté, en février 1912, une résolution demandant ces travaux.

Dépensé en 1914-1915 sur l'entreprise n° 10,016	$ 55,781 29
Dépensé en 1914-1915 pour inspection, etc	2,106 84
Dépense probable 1915-1916	111,000 00
Dépense totale probable jusqu'au 31 mars 1916	$178,888 13

Appropriation, 1915-16, $50,000. L'appropriation pour 1915-16 sera excédée de $60,000.

Coût probable des travaux.

Prix de l'entreprise n° 10,016	$355,445 50
Dépense probable jusqu'au 31 mars 1916	178,888 13
	176,556 37
Somme requise pour achever les travaux de 1916-1917	250,000 00
Coût total probable	$426,556 37

Les travaux pendant le présent exercice financier ont consisté dans l'immersion de 600 pieds de caisson. Le creusage du lit des caissons a été terminé. La superstructure de 300 pieds de caisson immergé l'année dernière a été commencée. L'inspecteur, M. A. Pineau, est payé $3.50 par jour pour surveiller les travaux.

L'hon. M. MARCIL: Dois-je comprendre que le Gouvernement se propose de dépenser $350,000 à Rimouski?

L'hon. M. ROGERS: C'est la somme totale prévue.

L'hon. M. MARCIL: Pour augmenter le quai et faire un bassin à flot de marée?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. MARCIL: Qu'est-ce qui justifie une dépense de ce genre dans le moment? Le ministre n'est pas allé à Rimouski dernièrement?

L'hon. M. ROGERS: Non, je n'y suis pas allé. Il y a déjà quelque temps que cette amélioration est projetée. Rimouski est un point important de débarquement des navires. Mon honorable ami sait que quelques-uns des plus grands baquebots arrêtent fréquemment à Rimouski, et l'on se plaint beaucoup que nous n'ayons pas les quais nécessaires à cet endroit. Ces travaux sont commencés depuis environ deux ans, et il se passera encore quelque temps avant qu'ils soient terminés. On les a discutés plusieurs fois dans cette Chambre, et, à mon avis, très peu d'entreprises sont plus nécessaires que la création de ce port à Rimouski.

L'hon. M. MARCIL: La Pointe-au-Père sera-t-elle abandonnée entièrement? Jamais aucun paquebot y arrête à Rimouski. Quelle profondeur veut-on obtenir à cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Une profondeur de 25 pieds à marée basse, remplir l'espace entre l'ancien quai et le nouveau.

L'hon. M. MARCIL: Combien de navires ont arrêté à Rimouski l'année dernière et l'année précédente?

L'hon. M. ROGERS: Depuis 1911, 32 navires d'un tonnage total de 56,757 tonneaux ont pris des chargements à Rimouski, bien que la profondeur à marée basse n'y fût que de 14 pieds. C'était un désavantage pour Rimouski qui ne pouvait obtenir le trafic auquel il avait droit. Les compagnies de navigation maritime disent que la profondeur de l'eau n'étant que de 14 pieds à Rimouski, elles ne peuvent y faire arrêter leurs paquebots. On compte que lorsque ces travaux seront terminés, le commerce de Rimouski se développera rapidement, et que dans très peu de temps il aura plus que doublé tout probablement.

L'hon. M. MARCIL: Que faites-vous de la Pointe-au-Père?

L'hon. M. ROGERS: Nous ne faisons rien à la Pointe-au-Père, On la laisse dans son état actuel.

L'hon. M. MARCIL: Veut-on faire de Rimouski un port rival de celui de Québec ou de Montréal, ou restera-t-il un simple port d'escale? Le commerce qui se fait à Rimouski ne justifie pas une dépense de ce genre. Pas un homme sensé dans la province de Québec ne voudra l'approuver.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami sait qu'il se fait un commerce de bois considérable à Rimouski, et que l'on y a toujours débarqué les courriers d'Europe.

L'hon. M. MARCIL: Les paquebots ne vont pas au quai.

L'hon. M. ROGERS: Ils ne le peuvent pas parce qu'il n'y a que 14 pieds d'eau.

L'hon. M. MARCIL: Ce serait une grande perte de temps pour les paquebots d'arrêter au quai.

L'hon. M. ROGERS: Lorsque nous leur aurons donné 25 pieds d'eau à marée basse ils pourront y aller, et ce sera un avantage de plus, non seulement pour la population de Rimouski, mais de tout le Canada que de recevoir son courrier d'Europe vingt-quatre heures plus tôt que par l'arrangement actuel.

L'hon. M. MARCIL: Je veux bien croire que le ministre est satisfait de son projet, mais je ne vois rien pour la justifier. Pas un steamer à destination de Québec ou de Montréal ne veut perdre du temps pour arrêter à Rimouski. Ils se tiennent seulement au large, débarquent les dépêches et prennent leurs pilotes à la Pointe-au-Père. Quant à l'expédition du bois, 25 pieds de profondeur sont plus que suffisants pour les voiliers ou steamers qui font ce trafic. Je crois que le ministre va au delà des besoins. Je me rappelle que lorsque j'étais enfant, dans le temps de sir Hector Langevin, que Rimouski était l'endroit favori de la province de Québec où il dépensait l'argent. A ma connaissance, on a plus gaspillé d'argent dans le port de Rimouski que dans aucun autre port de la province, et je ne vois rien qui justifie la dépense que veut faire l'honorable ministre. Combien mon honorable ami se propose-t-il de dépenser cette année?

L'hon. M. ROGERS: Nous dépenserons probablement le montant de ce crédit, $150,000.

L'hon. M. MARCIL: On ne pratiquera pas l'économie cette année à Rimouski.

L'hon. M. ROGERS: Je crains que mon honorable ami ne se rende pas compte de l'importance de ces travaux.

L'hon. M. MARCIL: Pas à ce point.

L'hon. M. ROGERS: Je crains qu'il n'apprécie pas l'importance pour la population de tout le Canada de recevoir les courriers européens vingt-quatre ou trente-six heures plus tôt que si ces travaux n'étaient pas faits. A ce point de vue, ils sont très importants, s'ils ne le sont pas autrement. Les passagers pour l'Europe pourront aussi s'embarquer vingt-quatre heures plus tard. Ce sera un très grand avantage pour tout le monde, et ces travaux nous ont été demandés avec instance comme très nécessaires. Il est vrai que dans le passé les paquebots n'ont pas arrêté à Rimouski et ont pris leurs pilotes à la Pointe-au-Père, et le port de Rimouski a été négligé en conséquence. L'objet de ces travaux est de remédier à ces désavantages.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que l'association maritime de Montréal, ou d'autres grandes compagnies de navigation, ont demandé que ces travaux fussent entrepris?

L'hon. M. ROGERS: Tous ceux avec qui j'ai discuté cette affaire ont exprimé le désir de voir s'exécuter les améliorations à cet endroit. Elles sont considérées comme fort pressantes.

M. VERVILLE: Le ministre n'a-t-il pas dit qu'à l'eau basse, la profondeur serait de 25 pieds?

L'hon. M. ROGERS: Parfaitement.

M. VERVILLE: Comment serait-il possible à un navire portant le courrier ou des marchandises d'atterrir à ce quai avec une profondeur de 25 pieds seulement?

L'hon. M. ROGERS: J'ai dit à l'eau basse.

M. VERVILLE: Je comprends, mais supposez qu'un navire se présente à l'eau basse, comment parviendra-t-il jusqu'au quai avec une profondeur de 25 pieds seulement?

L'hon. M. ROGERS: Il y a beaucoup de navires qui ne tirent pas 25 pieds d'eau.

M. VERVILLE: Pas beaucoup de ceux qui portent le courrier.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre n'ignore pas qu'il faut à un navire pour se mouvoir deux ou trois pieds d'eau de plus que son tirant?

L'hon. M. ROGERS: Ce qu'il tire d'ordinaire, c'est 19 à 20 pieds.

[L'hon. M. Marcil.]

M. HUGHES (I. P.-E.): A moins d'avoir quelques pieds d'eau de plus que son tirant, un bateau ne peut pas gouverner.

L'hon. M. ROGERS: S'il ne suffit pas de 25 pieds, nous creuserons davantage.

L'hon. M. MARCIL: Depuis l'accident survenu à "l'Empress of Ireland", quelle est la règle établie pour la relâche des vapeurs d'outre-mer à Rimouski? Est-ce que, par les nouveaux règlements, ces navires ne doivent plus se rendre à cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Il peut être répondu à cette question par le ministère de la Marine. Je ne connais pas bien les règles et règlements relatifs à la relâche des navires. Ma tâche est de voir à ce qu'il y ait un quai, et c'est ce que je me propose de faire à Rimouski, croyant que l'intérêt public l'exige.

M. H. BOULAY (texte): Monsieur le Président, je ne sais pas si mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) a bien compris. Je ne comprends guère les raisons pour lesquelles il trouve que les dépenses qui sont faites en ce moment dans le port de Rimouski sont exagérées, car il sait aussi bien que moi que c'est l'un des ports les plus importants dans le bas du fleuve.

Depuis plusieurs années, il se fait un grand commerce de bois dans le port de Rimouski, et ces améliorations permettraient aux navires de pouvoir venir prendre au quai leur cargaison. A venir jusqu'ici, les vaisseaux ont été obligés de venir charger le bois à trois ou quatre milles du quai, de sorte que les expéditeurs de bois étaient obligés de charger avec des chalands. On sait de plus, que la compagnie Price a plusieurs établissements dans les comtés de Matane et de Rimouski, et qu'elle charge tous les ans un bon nombre de vaisseaux au port de Rimouski. Cette amélioration est donc nécessitée par le commerce de bois. Quant aux steamers de la malle, lors même que les travaux actuels seraient achevés, ils ne pourraient pas encore se rendre au quai de Rimouski, sans que l'on y fasse un certain dragage pour donner un chenal plus profond. De plus, ces améliorations permettraient aux vaisseaux, comme, par exemple, le "Lady Evelyn," qui a un tirant d'eau de 20 pieds et qui débarque les dépêches et les passagers des transatlantiques de se rendre au quai en toute marée. D'ailleurs, l'entreprise a été donnée avant la guerre, et il faut que ces travaux soient terminés. Mon honorable ami de Bonaventure n'était pas aussi exigent, lorsque ses amis étaient au pouvoir, de demander la construction de quais à

tous les 4 ou 5 milles de distance, dans son comté. Il ne peut plus en faire construire maintenant, et c'est ce qui rend sa critique un peu acerbe.

Dans le comté de Rimouski, on a été négligé pendant de nombreuses années, et il n'est que juste que le Gouvernement actuel voit à nous protéger et à nous accorder les améliorations requises pour le commerce depuis si longtemps.

L'hon. M. MARCIL: Ce que vient de dire l'honorable député confirme ce que j'avais dit moi-même, à savoir que jamais les vapeurs d'outre-mer ne se serviront de ce quai, à cause de l'eau insuffisamment profonde. Il ne sera apparemment utilisé que par les petits navires qui portent le bois aux scieries de Prince ou autres situées dans les environs de Rimouski. Ce ne serait que pour le trafic local. La seule excuse que l'on donne de faire cette dépense, c'est que le comté de Rimouski a été longtemps négligé avant l'arrivée au pouvoir des conservateurs, et l'on prétend aujourd'hui réparer le temps perdu. On dit, en outre, que ce travail a été commencé avant la guerre et qu'il faut l'achever.

Il n'y a pas d'autre excuse à cette dépense. L'honorable député de Rimouski se formalise de mes observations, et il me reproche les dépenses que l'on a faites dans mon comté. Ces dépenses pourtant ont été bien minimes. Celle-ci, de $50,000, n'est qu'un commencement. Si nous avions le temps de calculer ce qui s'est dépensé dans le port de Rimouski depuis les jours de sir Hector Langevin, la députation en serait étonnée. Si les membres de cette Chambre allaient voir à Rimouski l'état dans lequel se trouve le port à l'eau basse, ils en reviendraient convaincus de la parfaite inutilité de cette dépense. Je ne dis pas que l'on doive ne rien faire à Rimouski; bien au contraire. Je crois qu'il y a lieu d'y dépenser une somme raisonnable pour des fins locales; mais vouloir faire de Rimouski une ville rivale de Montréal et de Québec, ou encore s'imaginer que les vapeurs d'outre-mer, pressés d'atteindre Québec ou Montréal au plus vite pour y débarquer leurs marchandises ou leurs voyageurs, vont perdre leur temps à s'arrêter à Rimouski, c'est de la haute fantaisie. Je suis surpris d'entendre dire au ministre que les navigateurs du Saint-Laurent demandent de telles améliorations en vue des paquebots. J'aimerais à avoir quelque chose d'autorisé sur ce point, car j'ai toujours compris que les propriétaires des grands paquebots regardent comme extrêmement fâcheux d'avoir à faire tous les arrêts qu'on leur impose. Il leur faut arrêter à la Pointe-au-Père pour le pilote, à Rimouski pour le courrier, à la quarantaine pour y obtenir une patente nette de santé. Ils avaient l'habitude ensuite d'arrêter à Québec, et le voyage du Saint-Laurent leur avait coûté si cher une fois arrivée à Montréal qu'ils s'en plaignirent vivement. Le ministre cherche à faire passer ce travail pour être d'une utilité nationale, mais ce n'est rien de plus qu'un ouvrage d'intérêt local, et je crois que, dans les circonstances par lesquelles nous passons, l'on aurait pu satisfaire aux besoins du port de Rimouski avec une somme beaucoup moindre. Je ne blâme aucunement le zèle que témoigne l'honorable député de Rimouski. Il s'est fort agité, mais à tout prendre, je crois que le ministre aurait fait droit aux réels besoins de Rimouski en mettant au budget le quart de ce qu'il nous demande de voter.

Rivière-du-Loup (Fraserville). — Amélioration du port, $50,000.

L'hon. M. MARCIL: Sera-t-il fait quelque chose ici?

L'hon. M. ROGERS: Non, pas cette année.

L'hon. M. MARCIL: Y a-t-il un plan général qui se prépare? Il s'agit ici d'un port que l'on a signalé comme étant de première importance.

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $50,000 nous est demandé pour des améliorations dans le port de la Rivière-du-Loup. Ce sont des dragages à faire, une jetée et les abords. Ces derniers formeront une entreprise distincte, dont l'exécution viendra avant le reste. Ils consisteront en deux lignes parallèles de caissons de bois revêtus d'un parement de pierres, à 200 pieds de distance de la rive, sur une longueur de 610 pieds du côté ouest et de 700 pieds du côté est.

Cette double ligne de caissons aura 17 pieds de large au sommet, et l'espace entre les deux sera remplie de matériaux convenables. La surface sera en béton posé sur un lit de pierraille.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce qu'il se creuse un chenal pour que les bateaux puissent se rendre au quai?

L'hon. M. ROGERS: Nous draguons d'abord le long du quai.

L'hon. M. MARCIL: Quelle est la profondeur de l'eau en cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: A peu près 20 pieds.

L'hon. M. MARCIL: Pourquoi ceci se fait-il à Rimouski et non pas à la Rivière-du-Loup?

L'hon. M. ROGERS: Nous avions dès avant la guerre fait un marché pour les travaux de Rimouski. Outre cela, nous considérons Rimouski comme un endroit de première importance.

L'hon. M. MARCIL: Quel trafic espère-t-on trouver à la Rivière-du-Loup? Un trafic d'outre-mer ou un trafic local?

L'hon. M. ROGERS: Du charbon en grande partie pour l'Intercolonial, et du bois.

L'hon. M. MARCIL: La Rivière-du-Loup est-elle toujours un lieu de relâche pour les vapeurs de la Canadian Steamship Company et des autres lignes qui font le service en bas du fleuve?

L'hon. M. ROGERS: Quelques-uns arrêtent là, au quai de l'Intercolonial, attendu que l'autre est peu propice.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que les vapeurs de l'Etat qui vont à Murray-Bay font relâche à la Rivière-du-Loup?

L'hon. M. ROGERS: Je ne saurais dire.

Rivière-du-Loup (en haut).—Ecluse et digue, $10,000.

L'hon. M. MARCIL: Cela fait-il partie du même ouvrage?

L'hon. M. ROGERS: Nullement. Ce crédit est destiné à une écluse de 400 pieds de longueur sur 35 pieds de largeur. Un barrage avec six divisions doit être construit pour régulariser le débit de la rivière.

L'hon. M. MARCIL: On n'a pas encore construit de travaux?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Rivière Laguerre.—Améliorations, $15,000.

L'hon. M. ROGERS: Cette rivière se trouve dans le comté de Huntingdon, on n'a encore rien fait.

L'hon. M. MARCIL: Le but de ces travaux est-il d'empêcher l'inondation des terres?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit de la construction d'un canal de la rivière Laguerre, à travers les terrains marécageux au sud-est de Saint-Anicet, au sud de Port-Lewis et à l'ouest de Sainte-Barbe et de Saint-Stanislas.

[L'hon. M. Marcil.]

L'hon. M. MARCIL: Il s'agit d'empêcher l'inondation des terres de ce district. Voilà nombre d'années qu'on demande ces travaux.

L'hon. M. ROGERS: Oui. On n'a encore rien fait et il ne se fera rien cette année.

L'hon. M. MARCIL: C'est ici qu'il aurait fallu faire une exception en ces temps de guerre, parce que les noms anglais de la rivière est "War-river". Les terres dans ce canton sont inondées chaque printemps, et comme le Gouvernement exhorte les cultivateurs à produire davantage, il aurait bien pu consacrer une partie de l'argent qu'il veut gaspiller à Rimouski à ces travaux du comté de Huntingdon qui est une des régions les plus fertiles de Québec.

L'hon. M. ROGERS: Je ne suis pas assez sentimental pour me laisser influencer par les noms.

L'hon. M. MARCIL: Ce serait des travaux facilement réalisables, si j'en juge d'après la brochure du ministère du Commerce.

Sainte-Anne-des-Monts. — Débarcadère, $35,-$25,000.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on commencé ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Il ne se fera rien cette année.

Sainte-Anne-des-Monts. — Débarcadère $35,-000.

L'hon. M. GRAHAM: Il semble qu'on a dépensé $60,000 ici.

L'hon. M. ROGERS: Oui, et il faut encore $35,000 pour compléter la construction du débarcadère.

L'hon. M. MARCIL: Quel est le coût total?

L'hon. M. ROGERS: $115,000.

L'hon. M. MARCIL: Quel trafic y aura-t-il à Sainte-Anne-des-Monts?

L'hon. M. ROGERS: C'est surtout le commerce de bois et la pêche. Il y existe deux scieries mécaniques, mais je ne saurais en préciser les dimensions.

L'hon. M. MARCIL: Je conseillerais au ministre d'aller visiter cette localité, cet été. Quand il aura vu les dimensions de Sainte-Anne-des-Monts et le commerce qui s'y fait, les vapeurs touchant à cet endroit environ tous les quinze jours, il se demandera pourquoi on y fait des dépenses aussi insensées en temps de guerre, alors qu'on

établit toute espèce de taxes, et que le budget de l'an prochain sera probablement le double de celui de cette année. Que le ministre visite cette localité et il se sentira plus enclin à l'économie l'an prochain.

L'hon. M. ROGERS: C'est une assez grande localité, avec une population de 3,000 âmes.

L'hon. M. MARCIL: Il ne s'agit pas de la grandeur de la localité, mais bien du chiffre de ce crédit, que rien n'autorise en pareilles circonstances.

Sainte-Anne-de-la-Pocatière.—Agrandissement du quai, $6,700.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on commencé ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Non, et il ne se fera rien cette année.

Sainte-Anne-du-Saguenay.—Prolongement du quai, $10,000.

L'hon. M. MARCIL: Fera-t-on quelques travaux cette année?

L'hon. M. ROGERS: Oui, nous continuons ces travaux. Le coût estimatif est de $10,000.

Sainte-Cécile-du-Bic.—Extension du quai et améliorations du port, $13,000.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on fait quelque travail ici?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Sainte-Croix.—Agrandissement du quai, $5,000.

M. FORTIER: Le Gouvernement a-t-il l'intention de construire ce quai? Le ministre a promis trois ou quatre fois de faire ces travaux, depuis qu'il a pris ce portefeuille.

L'hon. M. ROGERS: L'agrandissement projeté nécessiterait la construction d'un encoffrement de 300 pieds de longueur, dont 200 pieds auraient 20 pieds de largeur, les autres 100 pieds ayant une largeur de 20 à 30 pieds. Le coût estimatif nous a paru si élevé que nous ne nous sommes pas jugés autorisés à commencer ces travaux. Le coût estimatif de l'ouvrage, d'après l'ingénieur, est de $41,580, et comme il s'agit d'une grosse dépense, les travaux ont été ajournés.

M. FORTIER: Ces travaux sont commencés depuis sept ou huit ans, et ce crédit destiné à les terminer figure au budjet depuis que ce Gouvernement a eu l'occasion de les terminer avant la guerre, et le ministre nous a déjà promis par trois fois qu'il allait demander des soumissions, mais rien n'a été fait.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami doit comprendre que nous ne demandons guère de soumissions, et par suite des conditions actuelles nous ajournons des travaux que nous considérons encore plus importants que ceux-ci. Voilà pourquoi ces travaux sont demeurés en suspens. Si la guerre n'eût pas éclaté, ces travaux auraient été repris il y a deux ans; mais depuis le commencement de la guerre, nous avons essayé de dépenser le moins possible et les travaux en question doivent souffrir en conséquence.

M. FORTIER: Je dois différer d'avis avec le ministre touchant à l'importance de ces travaux. Ce quai dessert cinq ou six paroisses, car les produits agricoles et les marchandises y arrivent à destination des marchés de Montréal et de Québec. Les cultivateurs n'ont pas d'autre moyen d'expédier leurs produits sur le marché.

Lhon. M. ROGERS: J'apprécie pleinement ce que dit mon honorable ami au sujet de l'importance de ces travaux au point de vue local; mais puisque nous ajournons des travaux, à notre avis encore plus importants, quoi qu'en pense mon honorable ami, que ceux-ci, ces derniers figurent sur la liste de ceux qui doivent être laissés en suspens. Mon honorable ami, j'en suis sûr, comprendra les raisons qui nous ont empêchés de continuer ces travaux il y a deux ans. Nous les continuerons le plus vite que nous pourrons, car il n'y a aucun doute, ainsi que mon honorable ami l'a fait remarquer, que ces travaux sont importants au point de vue local.

L'hon. M. MARCIL: Sainte-Croix est le débouché pour tout le comté de Lotbinière, J'ai remarqué plusieurs fois, en allant à Québec, que les bateaux du marché dans cette région sont très grands et transportent d'immenses quantités de produits agricoles. C'est pourquoi je crois que la somme peu considérable de $5,000 est réellement nécessaire, mais vu que Rimouski est traitée fort généreusement, je crois que mon honorable ami devrait accorder ce petit crédit.

L'hon. M. ROGERS: Si $5,000 suffisaient pour terminer ces travaux, je serais très heureux de dépenser cette somme, mais malheureusement cela ne sera pas suffisant.

M. FORTIER: Le ministre va-t-il essayer de faire quelque chose, cette année, afin de pouvoir terminer les travaux le plus tôt possible?

L'hon. M. ROGERS: J'ai bien peur qu'il nous soit impossible de rien faire cette année, parce que ces $5,000 seraient quantité presque négligeable pour l'achèvement de ce quai. Il faudrait environ $40,000 pour le terminer complètement, d'après le rapport de l'ingénieur, et à mon sens, nous ne saurions proposer la dépense de pareille somme pour ce quai. A mon avis, ce quai n'est pas assez important pour autoriser pareille dépense. S'il ne fallait que $5,000 pour terminer le tout, je les donnerais volontiers. Nous avons déjà dépensé $32,000 pour ce quai.

M. FORTIER: Les citoyens de mon comté sont portés à croire que le ministre veut retarder ces travaux jusqu'aux prochaines élections. Je dois faire observer au comité que je ne veux pas que la construction de ce quai soit retardée. Je recommande donc au comité l'adoption de ce crédit.

Saint-Germain de Kamouraska.—Quai, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-il été fait quelque chose en cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Saint-Irénée.—Prolongement du quai, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que ce crédit appartient à la même catégorie ?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a un haras considérable par là.

L'hon. M. ROGERS: Je l'ignorais.

L'hon. M. GRAHAM: Vous n'avez pas suivi de près le mouvement de l'élevage en ce pays.

Saint-Jean, île d'Orléans.—Prolongement du quai, $23,400.

L'hon. M. GRAHAM: On a déjà dépensé un peu d'argent pour ce quai. Ce crédit est-il destiné à l'achèvement des travaux ?

L'hon. M. ROGERS: Non. nous n'avons pas encore commencé. Ce crédit est seulement pour les levés topographiques.

L'hon. M. GRAHAM: Alors il est dans la même catégorie que les autres?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Sainte-Pétronille, île d'Orléans.—Quai, $20,000.

L'hon. M. MARCIL: Pourquoi cette construction?

L'hon. M. ROGERS: Rien n'a encore été fait.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on fait des plans?

[M. Fortier.]

L'hon. M. ROGERS: Non.

L'hon. M. MARCIL: C'est un état de choses très remarquable. Voilà deux grands ouvrages de ce genre et rien ne se fait; les deux crédits sont votés à nouveau plusieurs fois.

L'hon. M. ROGERS: C'est comme pour d'autres crédits que nous adoptons de cette façon. Le retard est dû aux conditions actuelles.

Trois-Rivières.—Réparations au quai, $20,000.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un crédit tout à fait nouveau.

L'hon. M. ROGERS: L'argent sera dépensé.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce pour terminer le quai ou pour faire du dragage?

L'hon. M. ROGERS: C'est pour terminer le quai de Trois-Rivières.

L'hon. M. MARCIL: Le quai a-t-il été endommagé par l'usage ou par les glaces ou autrement?

L'hon. M. ROGERS: Il a été endommagé par l'usage. Le quai de Trois-Rivières est utilisé énormément pour les expéditions de charbon.

Valleyfield.—Quai, $5,000.

L'hon. M. MARCIL: S'agit-il d'un nouveau quai?

L'hon. M. ROGERS: C'est un prolongement du quai de Valleyfield.

L'hon. M. MARCIL: Il n'y a rien d'urgent à ce propos?

L'hon. M. ROGERS: Je ne pense pas.

L'hon. M. MARCIL: Avant de terminer l'étude des crédits des Travaux publics pour Québec, je voudrais demander au ministre si on a fait quelque chose à Pasbébiac. L'an dernier une entente avait été conclue entre le département des Travaux publics et la maison Robin, Jones et Whitman par laquelle le département s'engageait à dépenser $2,000 ou $3,000 pour améliorer un quai appartenant à cette maison. Ce travail a-t-il été fait depuis l'an dernier?

L'hon. M. ROGERS: Non, le travail n'a pas été fait. Le sous-ministre m'informe qu'il y a eu du retard pour le transport.

L'hon. M. MARCIL: Le travail se fera-t-il cette année?

L'hon. M. ROGERS: Je ne le pense pas.

Ports et rivières.—Ontario, $1,051,800.

L'hon. M. GRAHAM: Nous avons ici un certain nombre de crédits pour des localités qui sont voisines les unes des autres: Bowmanville, Brighton, Cobourg, Oshawa, Newcastle.

L'hon. M. ROGERS: Pour l'information de mon honorable ami, je dirai que partout où les trois montants: vote à nouveau, dépense pour 1916-1917 et dépense pour 1915-1916 sont les mêmes, ces travaux seront suspendus pour l'année qui vient.

L'hon. M. GRAHAM: Ce que je voulais savoir, c'est si ces ports sont maintenant absolument des ports du Gouvernement. Il s'est fait, il y a quelques années, un mouvement au sujet de ces différents ports pour que le Gouvernement les prît à sa charge et, si je m'en souviens bien, la plupart d'entre eux ont été enlevés à des sociétés particulières, et sont devenus ports du Gouvernement et, comme conséquence, des dépenses considérables ont été nécessaires pour des quais et autres améliorations.

L'hon. M. ROGERS: Je crois que mon honorable ami a parfaitement raison.

L'hon. M. MARCIL: Je n'étais pas ici quand le ministre des Travaux publics a fait sa déclaration à propos des trois sommes. Peut-il nous donner une explication plausible qui nous fera comprendre pourquoi ces sommes sont votées s'ils ne doit pas y avoir de travaux?

L'hon. M. ROGERS: Je regrette que mon honorable ami ne se soit pas trouvé ici quand on a commencé à examiner mes crédits et que j'ai donné l'explication, mais je peux la répéter en deux mots. Chacun des travaux pour lesquels un crédit a été inscrit au budget a été considéré comme une entreprise nécessaire et le vote a été demandé de bonne foi avec l'espoir d'exécuter les travaux. Quand la guerre a éclaté, nous avons annoncé de bonne foi que ces travaux ne seraient pas exécutés durant la guerre; mais nous avons conservé ces crédits au budget, comme preuve de notre bonne foi et pour indiquer que nous procéderions à l'exécution de ces travaux aussitôt que possible après la fin de la guerre.

Fighting-Island (rivière Détroit).—Améliorations du chenal, $57,000.

M. PARDEE: Le ministre peut-il nous donner une idée de ce qui est de cette amélioration?

L'hon. M. ROGERS: Le but est de creuser un autre chenal. L'ingénieur ordinaire Lamb dit que le but est d'obtenir un double chenal dans la rivière Détroit en creusant celui qui existe, en l'élargissant et en approfondissant certaines portions sur la rive canadienne de Fighting-Island pour soulager l'encombrement du trafic dans le chenal américain. Le résultat sera de donner au chenal une largeur minimum de 300 pieds et une profondeur minimum de 21 pieds qui sera d'un immense bénéfice et d'un grand secours pour le trafic qui passe dans cette localité.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a, je suppose, une entente entre les deux gouvernements à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: Tous ces travaux se font sur le terrtoire canadien.

M. PARDEE: Ces travaux ne seront pas exécutés cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. PARDEE: Pourquoi inscrire le crédit?

L'hon. M. ROGERS: Comme preuve de bonne foi, comme je l'ai expliqué, ce crédit a existé depuis quelque temps.

L'hon. M. MARCIL: Je regrette que le ministre des Travaux publics n'ait pas eu le portefeuille des Travaux publics au commencement de cette administration. Je ne veux pas faire de l'histoire rétrospective, mais notre défunt ami et ancien député de Jacques-Cartier, M. Monk, était alors ministre des Travaux publics et plusieurs crédits pour des édifices et autres améliorations dans ma circonscription ont été inscrits de bonne foi, mais ils ont été rayés et la parole n'a pas été tenue.

L'hon. M. ROGERS: Il a dû y avoir une erreur.

Fort-Frances.—Quai, $5,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois pouvoir dire que la commission des eaux internationales ou quelque autre corps international a dû prendre en considération la question des eaux limitrophes dans ce voisinage et il y a eu quelque difficulté relativement aux chutes d'eau. L'honorable ministre des Travaux publics se souviendra sans doute des question soulevées. Peut-il nous dire si on en est arrivé à un arrangement?

L'hon. M. ROGERS: La commission conjointe internationale s'est occupée pendant quelque temps de cette question. Elle l'a examinée spécialement, très récemment et on a eu des deux côtés des ingénieurs qui ont fait des levés géodésiques. J'ai appris, il y a quelques jours, qu'on était près d'arriver à une décision quant à la hauteur des

eaux du lac des Bois qui intéresse Fort-Frances. Tout s'est passé de la façon la plus satisfaisante et la plus harmonieuse et la décision finale était attendue très prochainement.

Digue de la rivière des Français.—Réparations et entretien, $3,000.

L'hon. M. GRAHAM: De grands travaux ont été entrepris à propos de la rivière des Français, si je ne me trompe pas, qui devait faire partie du plan du canal de la baie Georgienne. Le terminus de ces travaux dans l'est devait être pour le moment à North-Bay, à l'extrémité est du lac Nipissing. Qu'a-t-on fait comme travaux dans la rivière des Français et le lac, quelle est la nature de ces travaux et combien a-t-on dépensé pour les entreprendre?

L'hon. M. ROGERS: Je lirai le renseignement à mon honorable ami:

Cette digue a été construite pour régler la décharge du lac Nipissing, de façon à ce qu'à l'automne ou pendant les mois de sécheresse, le niveau de l'eau du lac puisse être maintenu à l'élévation 643·5 ou environ la moyenne entre l'étiage d'été et le niveau des hautes eaux. Cela servira à faciliter le flottage des billots jusqu'aux différentes scieries sur les lacs et à fournir une profondeur constante aux différents quais et ports où le département a fait des améliorations de dragage. Une entreprise a été donnée à J. F. Boyd du Sault-Sainte-Marie, en janvier 1911, au prix de $13,365, mais il renonça à l'entreprise en novembre 1912. Le travail fut terminé par le département et la digue était en état de fonctionner le 1er octobre 1913. Coût total de la digue à Little-Chaudière-Rapids, $27,709.77. Le seul travail du département dans la région est la digue de la Grande Chaudière dans la rivière des Français, a environ 5 milles. Cette digue est située sur le chenal ouest des rapides de la Petite Chaudière au débouché du lac Nipissing dans la rivière des Français. Il n'y a pas de ville près de l'emplacement de la digue. Les villes les plus proches sont Sturgeon-Falls et North-Bay, chacune est à environ 42 milles de distance.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre pourrait-il dire pourquoi l'entrepreneur a pu abandonner l'entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Je l'ignore, je n'ai pas de renseignements ici à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai peut-être pas posé ma question d'une façon suffisamment claire. Il y a au budget un autre crédit de $400,000 pour les grands travaux qui se rapportent à ce que nous appelons le projet de la rivière aux Français. Mon honorable ami se souviendra qu'on avait annoncé que c'était le commencement du projet du canal de la baie Georgienne.

C'est là ce qui m'intéresse; le ministre n'a peut-être pas ce renseignement sous la main ce soir?

[L'hon. M. Rogers.]

L'hon. M. ROGERS: Je ne l'ai pas par devers moi en ce moment, mais je serai heureux de l'obtenir et de le communiquer à mon honorable ami.

L'hon. M. GRAHAM: Au cours des dernières négociations qui ont eu lieu entre le gouvernement d'Ontario et ceux qui sont à la tête de la Seymour Power Company, y compris la Sun Life, on m'a dit que la vente comprend certains droits que la Seymour Company possédait sur la rivière des Français. Je n'ai pu découvrir au ministère des Chemins de fer de qui la Seymour Company avait acquis ces droits. Le ministre des Chemins de fer m'a répondu qu'il a été incapable de découvrir le moindre renseignement dans les archives du département relativement à cette affaire. Au moment où les négociations se poursuivaient, l'une des parties en cause m'a informé que la propriété de la rivière des Français mettait apparemment obstacle au transfert tout d'abord, mais finalement elle a été comprise dans la transaction. Il est possible que l'on découvrirait peut-être dans les archives du département des Travaux publics de qui la Seymour Power Company ou la Sun Life a acquis les droits qu'elle possédait sur la rivière des Français.

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre m'informe qu'il ne connaît rien à ce sujet. Je suis certain que je n'ai jamais entendu parler de cette affaire, de sorte que ce renseignement ne se trouve assurément pas dans les archives des Travaux publics.

L'hon. M. GRAHAM: Il est possible que ces droits sur ces chutes d'eau aient appartenus à l'origine au gouvernement provincial d'Ontario, de sorte que ces gens ont pu obtenir leurs concessions de la province, au début.

Goderich.—Améliorations au port, $90,000.

L'hon. M. GRAHAM: Quand ces travaux seront-ils terminés? C'est l'un de nos principaux ports des Grands lacs.

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $90,000 est nécessaire pour faire exécuter les travaux suivants: le parachèvement du prolongement au brise-lames sud-ouest, entreprise qui a été adjugée à M. William Bermingham, $74,000; réparations générales à la superstructure de la construction actuelle, $5,000; construction d'une jetée à pierres perdues pour la protection du brise-lames de la rivière, $5,000; inspection et dépenses casuelles, etc., $5,000; soit une somme totale de $90,000. Les travaux seront terminés d'ici à quelque temps. Mon honorable ami connaît bien mieux que moi

l'importance du port de Goderich. Ce sont là des travaux absolument nécessaires; ils sont commencés depuis quelque temps déjà, et ce crédit sera suffisant pour les finir.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque j'ai visité Goderich, il y a quelque temps déjà, les brise-lames en béton étaient déjà en voie de construction. On les construisait à un certain endroit, puis on les faisait flotter jusqu'à la place qu'ils devaient occuper; les écluses étaient alors ouvertes, de sorte que le béton était enfoncé jusqu'au fond. On a adopté cette méthode de construction dans un certain nombre de ports du côté américain, de sorte que je serais curieux de savoir de quelle façon ces brise-lames se sont comportés.

L'hon. M. ROGERS: Selon les renseignements qui sont parvenus au département, il ont donné pleine et entière satisfaction. On les construits dans des boîtes, que l'on fait flotter jusqu'à l'endroit désigné, puis on les coule à fond. Ces brise-lames ont donné satisfaction sur toute la ligne; nous n'avons jamais reçu de plaintes de ce chef.

Hamilton.—Améliorations au port, $250,000.

L'hon. M. GRAHAM: Cette somme sera-t-elle suffisante pour terminer les améliorations dans le port de Hamilton?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit ici de mettre à exécution un nouveau plan; les travaux n'ont pas encore été commencés.

L'hon. M. GRAHAM: Mais on a déjà dépensé $60,000.

L'hon. M. ROGERS: Cette somme a été affectée à la construction du mur de revêtement, l'année dernière.

L'hon. M. GRAHAM: Combien faudra-t-il dépenser pour parachever tous les travaux?

L'hon. M. ROGERS: Il faudra dépenser des sommes considérables pour compléter le programme qu'a élaboré la ville de Hamilton—$250,000 à $300,000.

L'hon. M. GRAHAM: Mais $250,000 ne serait pas une somme suffisante pour achever les plans.

L'hon. M. ROGERS: La dépense de cette somme ne suffirait pas à parachever les travaux, mais elle suffirait à faire exécuter les travaux qui sont nécessaires, en attendant. Je ne crois pas que nous soyons en état d'entreprendre l'exécution de ces plans, cette année. Nous allons nous contenter de faire exécuter les travaux préliminaires et de déblayer le terrain.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sera un magnifique port une fois que les travaux seront terminés.

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a pas de doute qu'il est très bien situé relativement à la ville de Hamilton.

L'hon. M. GRAHAM: Il se fait énormément de trafic dans le port de Hamilton.

L'hon. M. ROGERS: Et l'on attire dans le voisinage du port un bon nombre d'industries qui viennent de l'étranger s'y établir.

Ports et rivières, en général.—Améliorations et réparations, $60,000.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que les travaux qui ont trait au projet du canal de la baie Georgienne sont entièrement arrêtés durant la guerre, et cette faible somme est-elle simplement destinée au maintien de la commission?

L'hon. M. ROGERS: Le crédit que nous avons adopté, il y a une minute à peine, finira le travail qui a été entrepris relativement à la rivière des Français; nous ne nous proposons pas de faire plus pour l'instant, à part les enquêtes qui sont faites à ce propos par M. Sanford Evans et ses collègues de la commission. Le rapport intérimaire de la commission que j'ai déposé sur le bureau, il y a quelques jours, et qui, m'informe le sous-ministre, sera prêt pour la distribution dans une dizaine de jours, est rempli de renseignements précieux. Je suis donc certain que, si mon honorable ami veut bien prendre la peine de parcourir ce travail, il constatera que nous recevons beaucoup en retour des dépenses qu'occasionnent ces études. Si les honorables députés veulent bien visiter le bureau qu'occupe M. Sanford Evans avec ses collègues de la commission, rue Queen, je puis les assurer d'avance qu'ils constateront, en conversant avec M. Evans sur le canal de la baie Georgienne et les chances de développement de toute cette région qu'il offre, qu'il s'agit d'un problème des plus intéressants. Le projet n'en est pas encore rendu à une étape où nous puissions adopter une décision définitive ni faire une proposition quelconque.

Kingston.—Améliorations au port, $120,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle est la nature des améliorations que l'on se propose de faire exécuter dans le port de Kingston?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme est nécessaire afin d'achever les améliorations en voie d'exécution à cet endroit; ces travaux consistent à améliorer les quais et la chaussée qui y donne accès; cette entre-

prise est exécutée par la Thunder Bay Construction Company. On doit y construire deux passerelles en acier sur chevalets ainsi qu'un pont à bascule en acier ; cette entreprise a été adjugée à la Hamilton Bridge Company. A l'origine, ces améliorations ont été demandées par le conseil de ville de Kingston, par la Dominion Marine Association et par le Board of Trade de Kingston. Dans le cours de l'exercice financier 1913, on a dépensé pour ces travaux $55,000 et en 1914, $104,000. L'exécution de l'entreprise pour la construction de la voie sur le quai a été transférée à la Thunder Bay Construction Company peu de temps avant le début de la présente année.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien coûtera la construction de ces ponts?

L'hon. M. ROGERS: $114,000.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai lu dans les journaux et j'ai reçu des renseignements d'autres sources, qu'il était survenu quelques difficultés relativement à un pont qui porte le nom de Cataraqui. Est-ce là le même pont?

M. EDWARDS: C'est le même pont. A l'origine, ce pont était en bois, et il fut construit il y a un grand nombre d'années; il s'étendait d'une rive à l'autre, avec un pont tournant ordinaire sur le canal. On est à remplacer ce vieux pont par une construction permanente qui est comblé sur toute la distance, sauf trois ouvertures au-dessus desquelles il y aura deux ponts en acier sur chevalets et un pont à bascule afin de permettre aux navires de passer. Il ne s'agit plus que d'une seule construction avec trois ouvertures.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre pourrait-il nous expliquer les raisons qui l'ont décidé à adopter cette politique extraordinaire de construire des ponts qui sont entièrement dans les limites d'une province? Cette politique est contraire à la coutume suivie jusqu'à ce jour; des travaux de cette nature relèvent des municipalités et des autorités provinciales.

L'hon. M. ROGERS: La construction de ces ponts, je l'admets, est une entreprise qui sort de l'ordinaire pour le Gouvernement fédéral. Nous n'aurions certainement jamais entrepris ces travaux, n'eût été le fait qu'il s'agissait de construire en même temps un quai et un pont qui sont tout à l'avantage du collège militaire de Kingston, qui intéresse grandement le pays tout entier. C'est là l'unique raison qui nous a engagés, il y a quelques années, à entreprendre ces travaux, qui ne sont pas encore terminés.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que le pont qui occupait l'emplacement de la nouvelle construction était à l'origine un pont de péage de la propriété d'une compagnie particulière?

M. EDWARDS: Oui. Il était à l'origine un pont péager et la propriété d'une compagnie qui était connue sous le nom de : la Cataraqui Bridge Company. La ville de Kingston détenait une partie des actions de la compagnie, de sorte que du moment qu'il fût évident qu'il fallait reconstruire le pont et on songeait également, à ce moment-là, à faire des améliorations dans le port, la ville fit l'acquisition du reste des actions de la compagnie. Le Gouvernement se servait du pont en question pour des fins militaires et il payait de ce chef un loyer de $1,400 par année. La construction de ce pont, si je suis bien renseigné, entrait dans le plan général des améliorations à effectuer au port. Voilà pourquoi on l'a construit en terre-plein, le remblai remplaçant le pont en bois et jouant en même temps le rôle d'un brise-lames ou protecteur du port, à l'est. On peut bien dire qu'il se trouve juste à l'entrée du lac.

L'hon. M. PUGSLEY: Tout ce que je demande c'est de savoir si ce pont était la propriété d'une compagnie particulière ?

M. EDWARDS: A une certaine époque il était pour une partie la propriété d'une compagnie particulière.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voulais tout simplement savoir s'il s'agissait du même pont.

M. EDWARDS: Je pense avoir parlé clairement.

L'hon. M. PUGSLEY: Très clairement.

M. EDWARDS: Je présume qu'il m'est permis d'invoquer mon privilège de député pour parler de cet ouvrage indépendamment de ce que mon honorable ami pourrait désirer en savoir. Je pense que la structure de ce pont est différente de celle d'un pont ordinaire, et que le Gouvernement ne saurait être blâmé de l'avoir fait construire, car il doit nécessairement faire partie des améliorations du port, et il a la forme d'un pont ou d'un chemin, parce que c'est réellement celle qu'il doit avoir. S'il eût été construit n'importe où ailleurs que là où il l'est, par exemple, plus à l'est, le Gouvernement se serait trouvé dans l'obli-

gation de construire un brise-lames. C'est donc, en réalité, un brise-lames qui est construit, et il prend la forme d'un chemin ayant trois ouvertures couvertes par des ponts.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami a tort d'insinuer que jai critiqué la construction du pont, j'ai seulement demandé au ministre d'expliquer les circonstances exceptionnelles qui se rattachent à ce cas, afin de justifier l'innovation qu'il a faite. Me trouvant à Kingston il y a quelques années, j'inspectai le port et conversai avec plusieurs des principaux citoyens de cette ville. Je compris les graves obligations auxquelles le Gouvernement fédéral avait à faire face; mais ce qui m'impressionna le plus, c'est que le pont conduisait aux terrains militaires, à la propriété de l'Etat, et je pensai que cela constituait une bonne raison de ne pas considérer ce pont comme un pont ordinaire. Je demanderai à l'honorable ministre s'il est survenu des difficultés au sujet de la construction de ce pont et si certains ouvriers qui y étaient employés ont été congédiés.

L'hon. M. ROGERS: Il s'est commis, au sujet de cet ouvrage et de la part de l'ingénieur, M. Pense, des erreurs qui ont causé beaucoup de difficultés. Il s'est tenu une enquête qui a eu pour résultat le renvoi de M. Pense; les données de ses plans étaient inexactes, mais on les a corrigées et les difficultés sont disparues. Si mon honorable ami désire un état détaillé des circonstances nous serons heureux de le lui fournir.

L'hon. M. PUGSLEY: Peut-être le sous-ministre me le fournira-t-il.

Leamington.—Réparations au quai, $1,500.

M. NESBITT: Ce crédit suffira-t-il au parachèvement des travaux?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Port-Dover.—Améliorations au port, $50,000.

M. NESBITT: On n'a encore rien fait à Port-Dover?

L'hon. M. ROGERS: Non.

Manitoba. — Rivière Rouge. — Améliorations, $11,000.

M. NESBITT: Quelles sont les améliorations à la rivière Rouge?

L'hon. M. ROGERS: Il sagit d'une brise-glace.

L'hon. M. MARCIL: Je vois qu'il y a eu, dans la région de la rivière Rouge, de fortes inondations, cette année. Se propose-t-on de travailler à empêcher les inondations à l'avenir?

L'hon. M. ROGERS: Il n'a pas encore été question de cela.

Rivière Rouge.—Ecluse et digue de Saint-André.—Améliorations, $15,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Le chemin élevé dont la construction avait été projetée lorsque j'étais ministre a-t-il été achevé?

L'hon. M. ROGERS: Oui, et il est très satisfaisant.

Port de Winnipeg.—Quais, $35,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit de quais à construire à Winnipeg même je suppose?

L'hon. M. ROGERS: Oui, à Winnipeg même.

Rivière à l'Esturgeon.—Améliorations, $9,500.

M. NESBITT: Cette rivière n'est qu'un creek. Quels travaux y faites-vous?

L'hon. M. ROGERS: Des travaux qui vont la rendre navigable.

M. NESBITT: C'est tout au plus si un bardeau peut y naviguer.

L'hon. M. ROGERS: Ces travaux serviront à des fins de drainage. Le crédit dont il s'agit est demandé pour l'enlèvement de mauvaises herbes, de troncs d'arbres submergés, et pour la construction d'une digue sur la rivière à l'Esturgeon. Il faut enlever de la rivière des mauvaises herbes qui y ont poussé, et des troncs d'arbres qui y sont submergés, dans le voisinage du lac du Diable, d'Onoway et du lac Sainte-Anne, afin de déterminer un courant et de rendre ainsi à la culture certaines étendues de terre à foin, dans l'intérêt des colons. La digue sera construite à environ un mille de Saint-Albert, village situé sur la rivière à l'Esturgeon, et aura pour objet de faire monter l'eau dans la rivière et dans le Grand lac, situé à une couple de mille à l'ouest du village, afin que les bateaux de plaisance puissent y naviguer à toute époque de la belle saison. Les ingénieurs du district ont demandé l'exécution de ces travaux, et elle est nécessaire à la navigation de la rivière à l'Esturgeon, sérieusement entravée dans les circonstances actuelles.

Fleuve Fraser.—Améliorations, $450,000.

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit de draguer et d'achever le môle Stevenson, dans la branche nord.

L'hon. M. PUGSLEY: Ayant eu le plaisir de visiter Vancouver il y a quelques années quand j'étais ministre, j'ai remarqué qu'il serait absolument facile de créer, sur

la branche nord du Fraser, un port sur une certaine partie où une grande étendue de la rive se prêterait merveilleusement à l'exploitation d'établissements industriels. Je ne crois pas qu'il dût y avoir besoin d'améliorations bien importantes. Il s'est formé une commission sous le nom de commission du port de North-Fraser, et j'apprends que l'on a soumis des plans au ministère de la Marine et des Pêcheries, en vue de les faire approuver par le Gouvernement.

Il serait désirable d'encourager autant que possible les opérations que la commission a en vue, sans toutefois autoriser, pour le moment, de grandes dépenses. Ce crédit de $450,000 est-il destiné seulement au môle en question ou aussi au dragage de la branche nord du Fraser dans le voisinage de Burnaby, de Point-Gray et de South-Vancouver, qui sont, je crois, les trois municipalités les plus particulièrement intéressées?

L'hon. M. ROGERS: La population de la branche nord nous a adressé une requête, mais les travaux que nous faisons à Vancouver et à Victoria nous empêchent d'entreprendre, pour le moment, ceux dont il s'agit dans cette requête. La question est à l'étude et nous nous occuperons d'exécuter ces travaux dès que nous croirons avoir raison de dépenser d'autre argent dans l'intérêt de la côte du Pacifique.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai promis à l'honorable député d'Edmonton que je demanderais de réserver un item afin qu'il eût l'occasion d'adresser la parole au sujet de ces crédits.

L'hon. M. ROGERS: Très bien. Il pourra adresser la parole au sujet de n'importe quel autre item.

Stewart.—Réparations au quai, $1,700.

L'hon. M. GRAHAM: Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Oui, et ils sont en voie d'exécution.

Rivière Stickine.—Améliorations, $10,000.

L'hon. M. GRAHAM: Quels travaux se propose-t-on de faire sur cette rivière?

L'hon. M. ROGERS: Les troncs d'arbres, etc., dont elle est obstruée empêchent les steamers de faire plus d'un voyage par année sur cette artère principale pour transporter les orpailleurs qui se rendent depuis la côte jusqu'à l'intérieur de la partie nord de la Colombie-Anglaise. Ce crédit est destiné à l'enlèvement des obstructions et à l'exécution de travaux de cette nature, qui auront pour effet de rendre la rivière navigable et seront avantageux à tout l'intérieur de cette partie de la province.

L'hon. M. GRAHAM: Suffira-t-il de $10,000?

L'hon. M. ROGERS: Nous en aurons assez pour commencer.

L'hon. M. GRAHAM: A quelle extrémité allez-vous commencer?

L'hon. M. ROGERS: A l'embouchure de la rivière.

Surf-Inlet.—Réparations au quai, $6,800.

L'hon. M. ROGERS: Les fonctionnaires du ministère m'ayant informé que ce crédit n'est pas nécessaire, je demande qu'il soit biffé.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est une localité importante, il s'y fait beaucoup d'affaires à l'heure qu'il est. Peut-être le quai a-t-il été complètement emporté par l'eau. Est-ce pour cette raison que l'honorable ministre demande à biffer cet item ?

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a pas lieu de reconstruire ce quai, il ne sert qu'à un petit nombre d'orpailleurs et qu'à une grande compagnie minière actuellement occupée à exploiter une mine d'or, à 7 milles du quai. Voici ce que dit le rapport que j'ai à la main:

Je considère qu'il n'est pas besoin d'un quai pour le moment. J'ai inscrit $6,800 à mon budget de l'année prochaine, en vue de la construction d'un quai à cet endroit, mais je demande respectueusement qu'il soit biffé, par suite de ce que j'ai appris au sujet des circonstances où se trouve présentement cette localité.

L'hon. M. PUGSLEY: Il m'est arrivé de rencontrer, il y a très peu de temps, le président de la compagnie qui travaille à construire aussitôt que possible un moulin, un aqueduc, à doter cette localité des avantages de l'électricité, et est à faire, dans ce but, des dépenses qui s'élèveront à $750,000 ou à $1,000,000.

A l'époque où ce rapport a été fait, il avait peut-être sa raison d'être, mais je crois qu'il n'en est plus ainsi aujourd'hui. Je suis informé que la compagnie se propose d'employer environ cinq cents hommes dans le cours de l'été, et cela nous justifierait de faire exécuter les travaux. Il y a quelques années, le Gouvernement a construit un quai à cet endroit et, d'après ce que je comprends, le présent crédit est affecté uniquement aux réparations. Je demande au ministre d'étudier de nouveau la question, car je suis convaincu que ces capitalistes seront grandement désappointés en apprenant qu'ils n'ont pas d'autres en-

couragements à attendre du Gouvernement que la réparation du quai. Il en résultera qu'ils devront eux-mêmes faire les dépenses nécessaires, parce qu'ils ont déjà de fortes sommes engagées, qu'ils ont l'intention de faire une installation considérable et qu'ils se sont déjà mis à l'œuvre. Ils auront à faire venir des quantités considérables de machines et, pour cela, il leur faudra un quai. Si le ministre faisait voter ce crédit, il pourrait ensuite faire continuer les travaux ou s'en abstenir, selon que les circonstances l'exigeront. Je n'ai aucun doute que l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a entendu parler de la compagnie qui se propose d'engager des capitaux considérables dans l'entreprise en question.

L'hon. M. ROGERS: Ma décision est basée sur le rapport de notre ingénieur qui, au mois de décembre dernier, nous a fait savoir qu'il n'était pas nécessaire d'inclure ce crédit dans le budget, et c'est pour cette raison que je demande à le rayer. J'ai aussi une lettre datée du 25 février 1916, écrite par G. B. Hull, l'ingénieur régional; elle est ainsi conçue:

Département des Travaux publics, Canada.
Bureau de l'ingénieur régional,
Prince-Rupert (C.-A.), 25 février 1916.
J. B. Hunter,
Sous-ministre des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 17 courant, concernant mes rapports sur le quai de Surf-Inlet, (C.-A.).

Au mois de décembre 1915, une demande a été faite pour un crédit de $6,800, pour des réparations à ce quai. Entre cette date et mon rapport du 21 décembre, la Tonopah Belmont Development Company a acheté tout le terrain et les concessions minières dans le voisinage du quai. Elle est maintenant en possession des terrains riverains des deux côtés du bras de mer, sur une distance d'un mille de chaque côté. Avant cette date, ce territoire était habité et le quai était une nécessité publique, mais depuis que la compagnie Tonopah Belmont Development a pris possession des concessions minières et du terrain, tous les autres occupants sont partis et la compagnie reste seule. Dans mon rapport du 21 décembre, je conseillais de retirer le crédit destiné à la construction de ce quai et je croyais m'être exprimé bien clairement à ce sujet, bien qu'en relisant mon rapport, je constate que je ne l'ai pas fait.

La Tonopah Belmont Development Company est une riche compagnie américaine, disposant de forts capitaux, qui se propose de construire, non seulement un quai, mais aussi des batteries de pilons, des usines de force motrice et des maisons d'habitation dans le voisinage de ce quai. Cette compagnie est parfaitement en état de pourvoir elle-même à tous ses besoins, sans qu'il soit nécessaire de lui venir en aide avec les deniers publics. Dans l'état actuel des choses, un quai à cet endroit n'aurait d'utilité que pour cette compagnie. C'est pour cette raison que j'ai demandé de retrancher le crédit mentionné dans mon rapport du mois de septembre.

Les pêcheurs qui viennent prendre refuge dans ce port n'ont pas besoin d'un quai, vu que le mouillage est excellent et les met à l'abri des tempêtes; de plus, il n'y a aucun doute que la compagnie leur permettra d'amarrer leurs bateaux au quai, lorsqu'il sera construit, s'ils le désirent.

Je suis informé par le gérant de cette compagnie, qu'elle se propose de déposer immédiatement les plans de ce quai, pour les faire approuver.

Comme on le voit, la compagnie se charge elle-même des travaux.

(La motion est adoptée.)

Ports et rivières.—Travaux généraux, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que cet argent est destiné aux travaux auxquels aucun crédit spécial n'est affecté.

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Ces travaux sont répartis par tout le pays?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand tous les autres crédits sont épuisés, on a recours à celui-là? C'est en quelque sorte un fond de réserve?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le tribunal en dernière instance.

Nouvel outillage du dragage.—Ontario et Québec, y compris le chantier de construction de l'île Victoria, $35,000.

L'hon. M. GRAHAM: Que comprendra ce nouvel outillage du dragage?

L'hon. M. ROGERS: Une nouvelle drague pour remplacer la drague "Marie-Louise", $6,000; la coque et les chaudières de cette drague ont été condamnées par les fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries; prolongement de la voie pour le déplacement de la grue, depuis le quai jusqu'aux ateliers du chantier de l'île Victoria, $3,000; l'élargissement des radiers, dans le chantier de l'île Victoria, $2,000; l'installation d'un monte-charge et la réfection des hangars, pour l'emmagasinage, au chantier de l'île Victoria, $1,000; une raboteuse Daniel, ou l'équivalent, avec moteur, au chantier de l'île Victoria, $1,500; une scie circulaire et les accessoires, actionnée par un moteur, pour le chantier de l'île Victoria, $1,000; quatre crics Norton, d'une capacité de 25 tonnes, montés sur coussinets, pour le chantier de l'île Victoria, $400; six réservoirs à pétrole, d'une capacité de 60 gallons chacun, pour le chan-

tier de l'île Victoria, $300; une machine à cisailler, à double effet, pour le chantier de l'île Victoria, $2,250; l'amélioration de différents outillages de dragage dans Ontario et Québec, $10,000; somme approximative pour travaux imprévus, au chantier de l'île Victoria, $7,550; total, $35,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire observer que des travaux de dragage seraient nécessaires à l'entrée de la baie des Ha! Ha! sur la rivière Saguenay? Il y a une importante fabrique de pâte de bois à cet endroit. La compagnie fait construire à ses frais un quai considérable et elle s'attend à ce que le Gouvernement lui vienne en aide, en dragant le chenal. Ce dragage serait très utile actuellement, vu qu'il y a quatre navires qui prennent des chargements pour transporter de la pâte de bois en Angleterre, en France et aux Etats-Unis. Si la compagnie pouvait se servir du quai du Gouvernement qui est tout près, le dragage ne serait pas nécessaire, mais après une expérience de plusieurs années, elle a constaté que le trafic de la rivière, les bateaux de la compagnie Richelieu et les autres, occupent tout l'espace disponible, et la compagnie a décidé de construire un nouveau quai. C'est ce qui nécessite le dragage de la rivière. La compagnie s'attend à ce que les travaux seront commencés le plus tôt possible, pour que la pâte de bois puisse être expédiée en Europe et aux Etats-Unis. Je demande à l'honorable ministre de s'occuper de la question immédiatement.

L'hon. M. ROGERS: Le département s'en est déjà occupé. Les travaux dont parle mon honorable ami sont pressants et un ingénieur a été envoyé sur les lieux. Dès que nous aurons reçu son rapport je pourrai en informer mon honorable ami.

L'hon. M. GRAHAM: J'aurais une proposition à faire. Pour le dragage en général, le crédit a été réduit de $2,307,000 à $1,703,000. Le crédit affecté aux glissoirs et aux estacades est de $5,000, le même que celui de l'an dernier, et il n'y a que $5,000 affectés aux ponts fédéraux. On n'exécutera probablement pas cette année les travaux du pont interprovincial sur l'Ottawa, à Hawkesbury, pour lequel on demande $80,000, ni du pont international sur le fleuve Saint-Jean. A moins que quelqu'un ne désire discuter ces crédits, je proposerais, après quelques remarques concernant le pont sur la rivière des Quinze, que le Chambre vote tous les crédits jusqu'à l'article 150 inclusivement et que la séance du comité soit levée. Que pense le ministre de cette proposition?

L'hon. M. ROGERS: Elle me va parfaitement. Le pont de Timikaming-Nord, sur la rivière des Quinze, coûtera $5,000 parachevé.

L'hon. M. GRAHAM: Cette rivière est-elle dans Québec ou dans Ontario?

L'hon. M. ROGERS: Dans la province de Québec.

L'hon. M. GRAHAM: Je vois que le gouvernement de Québec doit contribuer $15,000. Ceci est un précédent que l'on peut invoquer pour exécuter les travaux dont j'ai parlé cet après-midi. Le pont entre Sainte-Anne et Vaudreuil se trouverait dans la même position.

L'hon. M. ROGERS: Le pont de Timiskaming-Nord n'est qu'à environ un mille de la frontière.

L'hon. M. GRAHAM: Ce pont ne sera pas autant un pont interprovincial que celui entre Sainte-Anne et Vaudreuil. C'est un précédent dont on pourrait s'autoriser pour exécuter des travaux importants, en coopération avec le gouvernement provincial, bien que les travaux soient, en réalité, dans une seule province.

L'hon. M. ROGERS: La chose est parfaitement faisable.

L'hon. M. GRAHAM: Avec le consentement du ministre, je demanderai que l'article 151 soit aussi mis à l'étude, vu que certains députés de l'île du Prince-Edouard désirent le discuter.

La moitié des frais de reconstruction des lignes télégraphiques propriété commune de la compagnie télégraphique anglo-américaine du Gouvernement fédéral.

M. HUGHES (I.P.-E.): Ces travaux doivent-ils être exécutés cet été?

L'hon. M. ROGERS: Cette ligne est la propriété commune du Gouvernement et de la compagnie télégraphique Western-Union. Nous avons toujours attendu, dans l'espérance de conclure un arrangement avec la Western-Union, mais comme nous n'avons pas pu nous entendre, les travaux seront exécutés sans retard.

M. HUGHES (I.P.-E.): La compagnie anglo-américaine a-t-elle vendu son réseau à la compagnie Western-Union ou à la compagnie Great-North-Western?

L'hon. M. ROGERS: A la compagnie Western-Union.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est le réseau télégraphique sur terre, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. HUGHES (I.P.-E.): L'Etat supporte la moitié des frais de reconstruction et il paye aussi, si je ne me trompe pas, une subvention de huit à 10,000 dollars.

L'hon. M. ROGERS: Il y a une subvention pour le service du câble entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, mais non pour la reconstruction.

M. HUGHES (I.P.-E.): Dans certains endroits de l'île, cette compagnie est très ladre.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce à l'endroit de ses employés ou de ses tarifs?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit a pour objet de remédier à cela.

M. HUGHES (I.P.-E.): Ainsi, la compagnie reçoit gratuitement les services des télégraphistes, car le chef de gare remplit ce rôle, et la seule compensation qu'elle donne, c'est de transmettre gratis les dépêches de la compagnie de chemin de fer. Dans la ville que j'habite, la compagnie est si ladre qu'elle ne consent même pas à employer un petit garçon pour porter les dépêches, et les employés de la compagnie de chemin de fer doivent livrer celles-ci chaque fois que l'accomplissement de leurs fonctions leur en laisse le temps. Il me semble qu'une compagnie qui est l'objet de tant de faveurs devrait être tenue de donner un meilleur service.

Après le départ du dernier train qui a lieu, je crois, vers six heures, le chef de gare ferme son bureau, et il est ensuite impossible d'envoyer une dépêche. Il condescend parfois à tenir le bureau ouvert lorsqu'il y a des affaires, mais la compagnie ne lui donne rien pour ce travail de surcroit. J'appelle spécialement l'attention du ministre sur ce point. M'est avis qu'il devrait faire quelque chose pour obliger la compagnie à donner un meilleur service. Celui-ci est peut-être plus convenable à Charlottown et à Summerside. Mais à Souris, par exemple, où il se fait beaucoup d'affaires et où la transmission et la réception des dépêches télégraphiques prend une grande partie du temps des employés de la compagnie de chemin de fer, celle-ci ne consent même pas, ainsi que je l'ai fait observer, à employer un petit garçon pour porter les dépêches, mais elle impose cette tâche aux employés du chemin de fer.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit a pour objet de remédier à l'état de choses dont parle l'honorable député. Les détails qu'on est en train de régler procureront un meilleur service télégraphique en cet endroit, aussi bien que la livraison des dépêches comme mon honorable ami l'a conseillé. Le service que donnent les lignes télégraphiques dans d'autres parties du pays s'appliquera aussi à l'île du Prince-Edouard.

M. HUGHES (I.-P.-E.): Souris aurait-il un meilleur service?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. HUGHES (I.-P.-E.): Le besoin s'en fait vivement sentir.

L'hon. M. ROGERS: Nous verrons à la livraison des messages et à d'autres détails du même genre.

M. PROULX: Je voudrais savoir du ministre s'il se propose de faire quelque chose cette année pour la construction d'un pont interprovincial sur la rivière Ottawa, à Hawkesbury.

L'hon. M. ROGERS: Non, je ne pense pas qu'il soit possible de rien faire cette année.

M. PROULX: Je crois savoir que la construction du sous-œuvre a été adjugée à l'entreprise.

L'hon. M. ROGERS: Non, elle n'est pas encore adjugée. L'honorable député sait qu'on a beaucoup insisté sur la construction de ce pont. Le département désirait se mettre à l'œuvre, mais il y a eu des retards au commencement de l'année 1914, et depuis nous n'avons pas pu adjuger l'entreprise, bien que nous en ayons été vivement sollicités et que nous comprenions la nécessité de ce pont. J'espère que nous pourrons sous peu exécuter les travaux, mais je ne voudrais rien promettre pour l'été prochain.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

L'hon. M. ROGERS: Propose que la séance soit levée.

L'hon. M. GRAHAM: Quels seront nos travaux demain?

L'hon. M. ROGERS: Nous mettrons à l'étude les projets de loi qui sont encore inscrits sur le feuilleton. Le ministre du Commerce désire poursuivre l'examen de quelques crédits de son budget; il y a une entente à cet effet pour demain.

Après, nous prendrons le budget des Chemins de fer et Canaux, si c'est possible; autrement, nous continuerons l'étude du budget des Travaux publics ou celui de tout

autre département, au choix des honorables membres de l'opposition.

L'hon. M. GRAHAM: Je crois savoir que le ministre des Chemins de fer n'a pas l'intention de prendre l'étude de son budget demain.

L'hon. M. ROGERS: Si cela ne fait pas l'affaire de nos honorables amis de la gauche, nous ne nous occuperons pas demain du budget du département des Chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: J'espère que le ministre des Chemins de fer, lorsqu'il reprendra l'étude de son budget, sera en état de nous faire connaître la politique du Gouvernement au sujet des voies ferrées, car je crois qu'une partie de cette politique est en réserve et que l'autre partie est encore en incubation.

L'hon. M. ROGERS: Je crois que mon honorable ami est dans l'erreur. Il n'aura pas à attendre longtemps. Il n'y a rien en réserve; tout est activité dans le cabinet.

L'hon. M. GRAHAM: Je sais qu'une partie du programme ministériel est en incubation.

L'hon. M. ROGERS: Pas du tout.

(La motion est adopté.)

La séance est levée à onze heures et douze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Vendredi, 28 avril 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

M. l'ORATEUR annonce qu'il a ordonné au greffier de la Chambre de déposer les rapports des bibliothécaires du Parlement et de la commission du service civil, ainsi que sa propre recommandation au sujet de l'augmentation des appointements de M. Alfred Carter, comptable de la bibliothèque.

RECTIFICATION DU COMPTE RENDU.

M. SCHAFFNER dépose le 2e rapport du comité chargé de surveiller la publication du compte rendu officiel des débats, rapport qui est ainsi conçu:

Chambre des communes,
Vendredi, 28 avril 1916.

Le comité chargé de surveiller la publication du compte rendu officiel des débats a l'honneur de présenter son 2e rapport qui est ainsi rédigé:

Votre comité a été appelé à s'enquérir de l'exactitude du compte rendu de certain passage du discours que l'honorable ministre de la Milice prononçait le 2 mars dernier ainsi consigné dans le hansard;

"Il n'y a pas eu de discussion entre cet homme et moi sur la question de savoir qui aurait à faire les recommandations. Le malheur était que j'avais constaté qu'il y avait du louche, et, sans me soucier de savoir s'il s'agissait d'un libéral ou d'un conservateur, je fis éliminer cette personne".

Votre comité, après avoir fait des investigations sur ce sujet, a constaté que dans la rapidité de la transcription le sténographe a involontairement omis certains mots et que, d'après les notes sténographiques, le compte rendu devrait être rédigé ainsi qu'il suit:

"Il n'y a pas eu de discussion entre cet homme et moi sur la question de savoir qui aurait à faire les recommandations. Le malheur était que je l'avais surprise en train de se graisser la patte; et quand j'eus constaté qu'il y avait du louche, je fis éliminer cet individu sans me soucier de savoir s'il était libéral ou conservateur".

Le tout respectueusement soumis.

Le Président,
(Signé): F. L. Schaffner.

LA PROLONGATION DE LA LEGISLATURE.

L'hon. M. GRAHAM: Pourrais-je demander au Gouvernement ce qu'il est advenu de la pétition par laquelle les deux Chambres du Parlement prient le parlement impérial de modifier l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de façon à autoriser la prolongation de la durée de la présente législature? A-t-on envoyé la pétition et quelle réponse en a-t-on reçue?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): A l'arrivée du premier ministre, je lui soumettrai la question de l'honorable député.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. ERNEST LAPOINTE (Kamouraska): Il y a quelques semaines la Chambre ordonnait la production d'une copie de tous documents, toute pétitions et toute correspondance se rattachant à la demande en annulation de certaine loi de l'assemblée législative de l'Ontario. On m'a souvent promis de déposer ces documents, sans qu'on en ait encore rien fait.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Le ministre de la Justice déposera ces documents lundi.

L'hon. M. MARCIL: L'enquête sur l'incendie du parlement est-elle finie? Dans l'affirmative, quand le rapport sera-t-il prêt?

L'hon. M. ROGERS: Je ne crois pas que le rapport soit encore prêt, mais on m'informe qu'il le sera d'ici quelques jours.

LA COMMISSION DAVIDSON.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand aurons-nous le rapport de la commission présidée par sir Charles Davidson et chargée de poursuivre une enquête sur les achats de matériaux, fournitures, sous-marins, et autres choses. Les journaux rapportent que sir Charles Davidson a soumis une partie de son rapport à quelques personnes, à un ecclésiastique entre autres, auquel il aurait demandé de l'examiner dans le but d'obtenir l'opinion de cet ecclésiastique sur l'achat des sous-marins. Si le rapport est prêt à soumettre à certains particuliers, assurément on devrait en donner connaissance à la Chambre. On m'assure—je ne sais jusqu'à quel point mes renseignements sont exacts—que sir Charles Davidson est prêt à nous donner son rapport, qu'il a même offert un rapport partiel au ministère, mais que les ministres ne semblent pas désireux de se faire soumettre ce rapport. Est-ce véridique ou non, je ne sais, mais le ministre saura me dire à quelle date nous pouvons nous attendre à un rapport partiel au moins, rendant compte des procédures jusqu'à ce jour.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Le rapport est presque terminé, et nous l'attendons de jour en jour.

Je ne vois pas que mon honorable ami puisse s'opposer à ce que le commissaire prenne tous les moyens de se renseigner sur un sujet qui intéresse mon honorable ami, l'achat des sous-marins. Un ecclésiastique doit après tout avoir quelques renseignements à donner sur un pareil engin destructeur, mais si le commissaire a cru bon de montrer une partie de son rapport à ce témoin, c'est dans le but d'obtenir de lui des éclaircissements sur des remarques ou des critiques que cet ecclésiastique avait formulées en se basant sur les informations des journaux. Le but du commissaire en montrant au témoin cette partie du rapport, était de lui faire compléter avec exactitude son témoignage. Rien d'inconvenant là-dedans.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le commissaire a-t-il consulté mon honorable ami? Ce dernier semble en savoir bien long.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je tire mes renseignements des journaux et de certains commentaires qui circulaient dans la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Voici ce que je prétends: si un rapport est assez complet pour qu'on en soumette une partie à un particulier, il faudrait certainement que la Chambre en prît connaissance, car c'est le Parlement qui, le premier, a droit au rapport de la commission et aux témoignages portés devant elle.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami pourrait dire cela du rapport partiel. Mais ce que vit ce témoin est simplement une page des témoignages rendus, afin qu'il confirme ou retire ou modifie sa déclaration qu'il aurait faite, me dit-on, sur la foi d'informations publiées par certains journaux.

VENTE DE MUNITIONS POUR ARMES PORTATIVES.

M. MACDONALD: L'honorable ministre du Commerce aurait-il l'obligeance de nous dire s'il a connaissance d'aucun rapport concernant la distribution de munitions pour armes portatives; à plusieurs reprises depuis que la Chambre a ordonné la production de ces renseignements, je me suis enquis de la chose. Je pensais qu'on allait déposer ce rapport avant la vacance de Pâques, mais il ne semble pas qu'on l'ait fait. Le ministre possède-t-il quelque renseignement à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: L'état est en voie de préparation. Il sera déposé sur le bureau de la Chambre, lundi prochain.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DE LA RIVIERE SASKATCHEWAN.

M. KNOWLES: Le ministre des Travaux publics nous dira-t-il où en est rendu le travail de renseignements au sujet de l'approvisionnement de l'eau de la rivière Saskatchewan à un certain nombre de villes? Il a existé, je crois, une commission qui a entrepris de recueillir des informations sur le coût d'approvisionnement de l'eau du coude de la Saskatchewan pour différentes villes y compris Régina et Moosejaw. Il y a quelque temps, le ministre a fait des déclarations publiques à ce sujet.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je ne me rappelle pas, en ce moment, où la question en est exactement rendue. On ne l'a pas étudiée depuis quelque temps, mais je serai heureux de m'en

occuper et de fournir à l'honorable député tous les renseignements que le département possède.

DECLARATION SUR L'APPLICATION DE LA LOI DES GRAINS.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Avant que la Chambre se forme en comité pour l'étude des subsides, je me propose de faire une courte déclaration au sujet d'un crédit que le comité des subsides devra étudier et qui se rapporte à la mise en vigueur de la loi des grains du Canada. Je n'entends pas, en agissant ainsi, retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, mais mon expérience personnelle m'a appris que, lorsque la Chambre se forme en comité des subsides, celui-ci s'éloigne quelquefois de la question pour s'engager dans différents sujets particuliers de controverse, et que des crédits se rattachant à un service d'une importance considérable sont adoptés par le comité sans qu'il possède la moindre idée du service qui est en cause, renseignement qui devrait lui être soumis ou qu'il pourrait se procurer, en posant les questions voulues. En conséquence et durant quelques instants seulement je demande l'indulgence de la Chambre, si je fais allusion à notre loi des grains qui, dans une certaine mesure, constitue un progrès merveilleux et important.

Lorsque j'ai pris l'administration du département, en 1911, nous avions la loi des grains du Manitoba et la partie 2 de la loi de l'inspection qui réglementaient le commerce du grain dans l'Ouest, en tant qu'il tombait sous la surveillance du Gouvernement. Outre cette loi, on avait les enquêtes et les rapports des commissaires au sujet d'une révision ou d'une refonte ou d'un rétablissement des lois relatives au grain de façon à les rendre plus conformes aux nécessités de l'état de choses créé par l'accroissement de production, dans l'Ouest. On avait aussi recueilli des renseignements précieux avant cela, ainsi que je l'ai dit, et, en 1912, le Parlement entreprit le travail de perfectionner cette loi, et la loi des grains du Canada, dont une très grande partie subsiste encore, fut le résultat de ses travaux. Dans l'ensemble, je crois que le Parlement a réussi, grâce à la coopération des deux côtés de la Chambre, travaillant d'une façon amicale et sincère, à adopter une loi qui a soutenu avec succès, l'épreuve de quatre des cinq années qui se sont écoulées.

Il y a deux ans, on a modifié d'une façon plus ou moins importante la loi en question et ces modifications comprises, la loi reste telle qu'elle fut adoptée, en 1912. La mise en vigueur de cette loi depuis 1911 jusqu'à ce jour, a assuré l'immense progrès qui s'est produit.

Si on la compare avec le statut qui l'a précédée, on constate que cette loi présente ce fait fondamental de confier l'administration de la loi des grains à une commission dont le siège est à Fort-William, au lieu d'essayer—c'était la façon adoptée auparavant—à faire exécuter la loi d'après les ordres reçus du département fédéral. On choisi trois hommes qui, je crois, ont donné raison à ceux qui les avaient remarqués entre tous et qui, depuis 1911 jusqu'à ce jour, se sont appliqués continuellement et énergiquement à faire observer cette loi.

M. l'ORATEUR: J'observe qu'aucun honorable député ne trouve à redire à l'affirmation que l'honorable ministre fait, mais je dois faire observer à la Chambre qu'aucune motion ne lui est soumise.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois qu'il vaut mieux que la Chambre se forme en comité des subsides, ce qui me permettra de terminer ma déclaration. Je parais me trouver un jour en retard cette semaine.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): J'allais mentionner les modifications fondamentales opérées dans la loi adoptée en 1912, et je parlais de la création de la commission comme étant une des principales modifications ainsi opérées.

Outre l'exécution de cette partie de la loi des grains qui comprend la délivrance de permis et de certificats ainsi que le pesage du grain et l'inspection en général, on a conféré à la commission le pouvoir de construire des élévateurs, et j'expliquerai dans quelques instants plus en détail l'utilisation qui a été faite de ce pouvoir.

Avec les crédits que le Parlement lui a votés, la commission a, en vertu de ces pouvoirs extraordinaires qui lui ont été conférés, construit plusieurs entrepôts et élévateurs. Le résultat me paraît avoir été celui-ci: qu'aujourd'hui le Canada est sous ce rapport un des pays les mieux outillés du monde, en comparaison de sa population et de ses ressources.

Si l'on excepte les Etats-Unis d'Amérique, notre pays tient certainement le premier

rang, non seulement quant au nombre et à la capacité des élévateurs et entrepôts, mais aussi quant à leur distribution et situation stratégique dans les différentes parties du pays d'un océan à l'autre, placés comme ils le sont aux principaux endroits de réception et d'expédition du grain. Commençant par Halifax, l'élévateur n'y est pas relativement considérable, 500,000 boisseaux seulement; venant ensuite à Saint-Jean on peut entreposer 2,000,000 de boisseaux; à Québec un peu plus de 1,000,000, et à Montréal 5,000,000 de boisseaux. Si l'on pénètre ensuite dans l'intérieur du pays, on rencontre d'immenses élévateurs dans tout l'Ontario, et on arrive au grand centre du commerce de blé, à Fort-William avec ses nombreux entrepôts, et partant de là en traversant les prairies de l'Ouest jusqu'à Vancouver s'étend la longue suite d'élévateurs construits par les soins de l'Etat et qui sont sur le point d'être mis en service.

La Chambre, et quiconque n'a pas examiné la question seront certainement étonnés, d'apprendre que la capacité totale des élévateurs à grain dans tout le Canada est de 172,000,000 de boisseaux, ce qui est une très grande proportion de la production totale du pays et de la quantité que peut être expédiée en transit et mise en entrepôt.

Dans cet ensemble, nous avons des élévateurs de différentes sortes. Nous avons l'élévateur qui est la propriété de particuliers; nous avons l'élévateur-hôpital pour traiter, soigner et guérir le grain malade; nous avons les élévateurs de minoteries dans toutes les parties du pays; nous avons les élévateurs publics et transbordement dans les différents ports. De tout cet ensemble les élévateurs de l'Etat constituent la plus grande part.

On a fait l'inspection, l'année dernière, à Winnipeg, de 183,000 wagons contenant 305,000,000 de boisseaux de blé, soit un peu plus du double de la quantité inspectée l'année précédente. Ces chiffres donnent la mesure de l'activité du commerce de grain, et de la quantité en transit qui passe à Winnipeg qui est le grand centre du débouché du grain recolté dans les prairies, à l'exception, cependant, de ce que l'on expédie vers les débouchés de l'Ouest à destination de l'Orient ou des marchés européens par voie du canal de Panama.

Les élévateurs de l'Etat ont été inaugurés par la construction de l'élévateur maritime de Fort-William. Je dirai en passant que les élévateurs possédés et administrés par l'Etat ont une capacité totale de 22,500,000, et que ceux qui ont été construits et sont exploités sous la direction de la commission des grains ont présentement une capacité de 14,000,000 de boisseaux. Comme je viens de le dire, on a construit à Fort-William un immense élévateur d'une capacité de 3,250,000 boisseaux, qui fonctionne depuis environ trois ans. L'année suivante, le Gouvernement a adopté la politique de construire des élévateurs régionaux à Saskatoon, Moosejaw et Calgary, et des élévateurs de tête de ligne, dont un à Vancouver et l'autre à la baie d'Hudson, qui sera prêt lorsque cette route projetée pour nos exportations de grain en Europe sera ouverte.

Les élévateurs de l'Etat sont les plus modernes au monde, ils sont construits d'après les meilleurs plans; ils fonctionnent tous par l'électricité et sont pourvus de séchoirs du type le plus moderne et le plus certain, de même que d'appareils à nettoyer le grain et hacher ou moudre les déchets de manière à en détruire la faculté germinative, et conséquemment à diminuer le danger provenant des herbes nuisibles qui pourraient accompagner la consommation de ces rebuts par les bestiaux.

Ces élévateurs de l'Etat fournissent à la population dans les localités où la chose serait impossible ou difficile autrement, les moyens de traiter le grain qui pourrait être avarié, de le nettoyer, de le sécher, et de mettre en bon état de consommation les rebuts destinés à la nourriture des bestiaux.

Il y a encore un autre avantage qui résulte des élévateurs régionaux de l'Etat.

Jusqu'à l'établissement de ces élévateurs, quand un cultivatur de Red-Deer, par exemple, avait vendu son grain, il lui fallait attendre que ce grain se rendit à Winnipeg, qu'il fût inspecté et que le certificat établissant la qualité et le poids lui revînt à Red-Deer. Cela pouvait prendre de quinze jours à un mois. En attendant, il n'avait dans les mains aucun titre qui lui permît d'obtenir de la banque une avance sur son grain. Maintenant que Moosejaw, Saskatoon et Calgary sont des centres d'inspection, ce grain pourra y être examiné et pesé immédiatement et le cultivateur peut y obtenir son certificat, qu'il porte à son prêteur ou à la banque pour une avance de fonds, ce qui est fort avantageux pour lui.

Quant au nettoyage, il est surprenant de voir la quantité de matières malpropres qui se portent et sont payées, si vous faites le total des grains qui vont du lieu de leur provenance jusqu'à celui de leur débarquement. Quelque bien qui résulte de ce nettoyage, soit en rendant l'article de meilleure vente, soit en évitant les frais de transport de matières inutiles, cela est dû

aux facilités que procurent ces élévateurs d'entreposage, et ce sont les cultivateurs qui en profitent.

Ces élévateurs d'entreposage occasionnent, en y comprenant l'élévateur de tête de ligne, une dépense de $5,500,000 ou ce sera à peu près cette somme quand on aura mis la dernière main à cet élévateur de Vancouver qui, comme je l'ai dit, va maintenant être bientôt prêt à fonctionner. Cette dépense de $5,500,000 a procuré de quoi mettre un entrepôt jusqu'à 14 millions boisseaux de grain, outre les avantages dont j'ai parlé. Il est encourageant de constater l'empressement avec lequel les gens mettent à profit ces élévateurs à mesure qu'ils se rendent compte des services qu'ils peuvent rendre. Les recettes que l'on a tirées l'année dernière de ces élévateurs, comme aussi cette année, je crois pouvoir le dire, ont excédé d'une somme assez ronde la dépense qu'il a fallu faire pour leur fonctionnement. Ces recettes l'année dernière ont été d'un peu plus de $800,000. On voit par là que cette affaire constitue d'elle-même une entreprise assez importante. Pour assurer le fonctionnement de ce service, le ministère a, sous les ordres de la commission des grains, près de 496 employés à l'œuvre pendant la saison des affaires. Dans l'année 1912, là où la nouvelle loi des grains a été appliquée dans l'Ouest, le nombre des employés permanents était de 79; il a été de 98 l'année dernière (1915-16).

Il n'y a donc pas eu une bien forte augmentation du nombre des employés permanents si l'on tient compte de ce qu'en 1912 il n'y avait qu'un élévateur, tandis qu'en 1915-1916 quatre étaient en service, ce qui naturellement demande un personnel plus nombreux. L'augmentation du nombre des employés est de ceux qui sont là à titre provisoire, que l'on engage surtout pendant la saison où l'on est fort occupé. Il y a, sous les ordres de la commission des grains et de l'inspecteur en chef, des sous-inspecteurs, des échantillonneurs, des agents qui accompagnent les trains et, si l'on pouvait à un moment donné voir dans la saison des affaires tous ces hommes à l'œuvre, le mouvement énorme des grains qui passent sous leurs yeux et dont chaque boisseau doit être examiné, attesté et pesé, on aurait une idée fort agréable des opérations du commerce des grains dans l'Ouest et dans tout le pays. Ces quelques remarques sont tout ce que j'avais l'intention de dire relativement à ce service en général.

J'arrive maintenant à un point, celui du réquisitionnement des grains en novembre dernier, et je répondrai en quelques mots à ceux qui, depuis le commencement de la session, ont demandé des renseignements à cet égard. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre un mémoire où sont relatées toutes les circonstances les plus importantes de cette affaire. Ce mémoire est dans les mains des députés, et ceux qui en ont pris connaissance possèdent déjà la plupart des renseignements que je puis leur fournir cet après-midi. Parmi ces circonstances, celle qui, avant toutes les autres, a déterminé ce réquisitionnement, ça été l'abondante récolte de blé et d'avoine de l'année dernière au Canada, récolte qui, jusqu'à un certain point, a dépassé toute mesure. Depuis que la guerre est commencée, le Gouvernement, dans son ensemble comme dans ses divers services, a constamment recherché les occasions de signaler au gouvernement anglais comme à ceux des puissances alliées les moyens de se procurer au Canada les produits alimentaires ou autres dont ils ont besoin pour soutenir la guerre. Non seulement le Canada a-t-il eu cette année une récolte très abondante de grains, de blé et d'avoine surtout, mais la production mondiale a été considérable. Pour nos voisins du sud, ça été une récolte sans exemple dans leur histoire. L'Australie, où la récolte de blé avait manqué l'année d'avant et qui avait dû, de même que la Nouvelle-Zélande, en importer de pays lointains, y compris le Canada, a eu l'année dernière une récolte sans pareille, dont une très grande partie a pu être exportée.

Le Gouvernement qui était constamment sur le qui-vive au sujet des besoins de la situation et guettait les circonstances favorables qui pourraient se présenter, avait donc à cœur d'appeler l'attention du gouvernement britannique et des gouvernements alliés, qui connaissaient moins bien que ce dernier les ressources du Canada, sur la possibilité d'obtenir ici ce dont ils auraient besoin et sur l'importance de nouer autant que possible des relations commerciales, avec le Canada, qui combattait à leur côté. Non pas que nous désirions quelque rémunération pour le concours que nous prétions à la guerre; seulement, puisqu'on avait besoin d'approvisionnements, il était assez naturel de demander qu'on tînt juste compte des pays amis qui se trouvaient en excellente situation pour fournir certains genres de marchandises. Des négociations se poursuivirent pendant deux ou trois mois et enfin, le 23 novembre le gouvernement canadien reçut une commande, en réalité de la commission des alliés, mais par l'entremise du gouvernement britannique, pour la fourniture d'une forte

quantité de blé. Le câblogramme nous fut adressé par le secrétaire d'Etat aux colonies, le très honorable Bonar Law. Il importe de retenir cette date, parce qu'il était impossible de faire les démarches voulues pour l'exécution de la commande, avant que nous l'eussions reçue. Quelles que fussent les négociations entamées, et les perspectives qui se présentaient, il était impossible de se procurer un seul boisseau de grain, avant la réception de la commande définitive en ce sens.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cet ordre n'a pas encore été déposé sur le bureau.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Dans le mémoire que j'ai déposé sur le bureau, j'ai mentionné le fait et la date. J'ai aussi dit au chef de l'opposition que le câblogramme contenant la commande contredisait dans une certaine mesure les négociations précédentes et embrassait un plus vaste champ que l'ordre même et qu'on n'a pas jugé utile de le déposer sur le bureau, mais que s'il désirait l'examiner, je me ferais un devoir de la lui laisser lire. Voilà où en est la question pour le moment.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre voudrait-il bien nous donner maintenant le précis de la teneur du câblogramme constituant la commande, tout en en éliminant les parties qui ne s'y rattachent pas.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: La teneur de la commande, dans la mesure où elle intéresse le Canada et l'achat de blé par le gouvernement canadien, peut se résumer en quelques mots. C'est l'ordre d'acheter une forte quantité de blé.

L'hon. M. OLIVER: Une quantité déterminée?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'ordre déterminant les quantités à acheter à cette époque avait été précédé de négociations qui visaient d'autres quantités, et ce premier achat n'était que le commencement et comme une réserve où l'on puiserait au besoin; et ainsi le sens de la commande, au regard des négociations précédentes, c'est que nous étions autorisés à commencer immédiatement à acheter. On désirait non seulement l'achat du grain, mais encore à aussi bref délai que possible. L'urgence de l'ordre, rapprochée de la date de sa réception, le 23 novembre, imposait au Gouvernement une prompte initiative. Le 23 novembre se rapproche sensiblement de la période active de la navigation, en prévision de la clôture de la navigation sur les lacs. Le Gouvernement avait à prendre décision sur le mode d'achat à adopter.

Avouons-le ici franchement et carrément, le gouvernement britannique n'a pas dicté au gouvernement canadien le mode à suivre dans l'achat du grain. Jamais sans doute pareille pensée ne lui est venue à l'esprit. Acheter du grain, voilà tout simplement ce qu'on nous a demandé. Il y avait trois modes d'achat possibles. A en juger d'après certaines observations entendues ici même, quelques-uns auraient cru et seraient peut-être encore d'avis qu'il eût été préférable d'aller acheter directement chez les cultivateurs de l'Ouest le grain dont on avait besoin. Réflexion faite, on admettra que ce n'était pas ainsi qu'il fallait procéder. D'abord, c'était irréalisable. Il nous eût été impossible d'envoyer chez les cultivateurs de l'Ouest un nombre suffisant d'acheteurs et de faire transporter le grain à Fort-William avant la clôture de la navigation; or cela seul, abstraction faite de toute autre considération, empêchait l'adoption de ce mode d'achat. Un autre mode à adopter eût été le choix de courtiers qui auraient acheté des bourses de grain la quantité voulue, 12,000,000 de boisseaux plus ou moins. La première objection qui militait contre ce projet, c'est qu'il aurait fallu payer de fortes commissions.

Le Gouvernement remplaçait l'acheteur et était jusqu'à un certain point le fidéicommis de l'acheteur, par conséquent c'était son devoir d'acheter le grain au meilleur prix possible.

L'hon. M. OLIVER: L'ordre contenait-il une indication relativement au prix?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Absolument rien. Parlons maintenant de l'emploi de courtiers. Si l'opération avait été faite par l'intermédiaire d'un seul courtier des difficultés se seraient présentées et si on avait employé plus d'un courtier, nous aurions vu se produire la concurrence. Dès qu'un gouvernement commence à acheter du grain dans les bourses, quel que soit le secret observé, il se fait des communications télépathiques qui, en très peu de temps, rendent public le renseignement et dès que l'on sait que le gouvernement est acheteur et que les courtiers se font concurrence pour le grain destiné au gouvernement, le prix monte et il peut en résulter une très forte augmentation. Un an avant que se fît cette opération, les gouvernements européens s'étaient mis à acheter du grain au Canada et aux Etats-Unis. Ils achetaient ouvertement. Il en résulta que le marché

fut très agité et que les prix montèrent rapidement, dépassant toute valeur réelle. Naturellement les prix ne pouvaient pas être maintenus, mais ils étaient alors contraires à la bonne économie et très dispendieux pour les pays acheteurs.

En tenant compte de ces choses et après avoir pris les meilleurs conseils qu'il pouvait se procurer en étudiant la question pendant l'espace de temps qu'on lui accordait—car on ne lui laissait pas beaucoup de temps—le Gouvernement décida que le moyen le meilleur de tous était de prendre possession du blé en le réquisitionnant. Comme suite à sa décision, il envoya le 27 du mois aux élévateurs de l'Etat à Fort-William, aux élévateurs publics dans l'est du Canada et aux élévateurs placés sous la juridiction du Gouvernement, un ordre de conserver à ce moment tout le blé emmagasiné de qualité n° 1, n° 2, n° 3 et de le réserver pour l'usage du Gouvernement. C'est ce qui fut fait et comme résultat, 10,000,348 boisseaux de ces qualités furent réquisitionnés à la tête des lacs et 3,321,458 boisseaux dans les élévateurs de l'Est, formant un total de 13,621,806 boisseaux. Le prix qui était courant le jour où l'ordre de réquisition a été donné, fut le prix payé pour ce grain, soit $1.04\frac{3}{4}$ pour la qualité n° 1 Manitoba et des prix proportionnels pour le n° 2 et le n° 3. Auparavant le marché avait une tendance à la hausse, pas violemment, mais d'une manière constante.

Cela étant ainsi, j'estime que nous pouvons parfaitement conclure que quiconque a vu son blé réquisitionné n'a rien perdu de l'argent qu'il avait engagé dans l'achat de grain. Si ce n'était pas un spéculateur, s'il ne le gardait pas pour attendre un profit, s'il était disposé à être vendeur pour ce jour, il a reçu un prix juste et équitable pour son blé. Il a eu un prix raisonnable, qu'il ait fait ou non de la spéculation. Il faut aussi prendre en considération que le grain acheté était gardé en grande partie par des intermédiaires.

Si le Gouvernement était allé sur le marché et avait acheté du grain chaque jour aux prix ascendants, celui qui aurait acheté à des prix plus bas aurait été le seul à profiter de la hausse causée par les achats. Mais en réquisitionnant, cet état de choses ne peut pas se produire; vous réquisitionnez et vous avez le grain à l'instant et au prix courant du jour. Après l'acquisition d'une énorme quantité de grain par le gouvernement, même par le procédé de réquisition, l'idée se répand que peut-être on en aura besoin de plus. En tout cas, une très grande quantité est sortie du marché et des mains de ceux qui le gardaient et ces derniers doivent retourner à la source première, au cultivateur pour remplir le magasin. Puis quelle que soit l'augmentation des prix qui se produit du fait de la réquisition, elle procure un bénéfice au producteur, au premier détenteur, c'est-à-dire, au cultivateur lui-même.

J'admets que l'on se trouve en présence de difficultés et qu'on les aurait résolues avec une méthode quelconque d'achat, mais si l'on prend toutes les choses en considération, je crois que la méthode adoptée a été la meilleure pour les alliés. Ils ont obtenu le grain au prix courant du jour, à un prix équitable et honnête et ils n'ont rien eu à payer par suite d'une augmentation de valeur qui se serait produite si le grain avait été acheté à tempérament, de jour en jour, à mesure que la cote montait. Ainsi le Gouvernement a rempli son devoir comme fideicommissaire des nations alliées en obtenant le grain pour eux sans payer une commission, au prix courant du jour et sans risquer de voir se produire une augmentation dans les prix par suite de l'achat de grain par les alliés sur le marché .

Une autre raison qui explique pourquoi la hâte a joué un rôle dans cette réquisition du grain, c'est qu'il fallait autant que possible qu'une grande partie du grain fût sortie, dans l'intérêt des nations alliées avant que les lacs fussent gelés et avec les prix les plus bas pour le transport. C'est un facteur qui a aussi influencé le gouvernement pour réquisitionner le blé. Des difficultés se sont produites quand la réquisition a été faite; nous savions qu'elles se produiraient mais il a été possible de diminuer ces difficultés.

La première difficulté était celle-ci: si 10,000,000 de boisseaux du grain réquisitionné par le Gouvernement, qui était en entrepôt à la tête des lacs, attendant l'occasion de profiter de la courte période qui restait pour être transporté par eau avant la clôture de la navigation, étaient demeurés entre les mains de l'Etat, quiconque aurait désiré profiter du transport par les lacs après cette date, aurait été obligé de commencer par racheter ce grain, ce qui au mieux lui aurait fait perdre quelques jours ou peut-être quelques semaines pour amener son blé à Fort-William afin de le faire passer par la route des Grands lacs. Il fallait donc avoir recours à quelque méthode grâce à laquelle il ne se produirait pas d'arrêt pour le transport du grain par la route des lacs pendant la courte période qui restait encore à notre disposition afin d'utiliser cette voie de transport. Nous

avons tourné la difficulté d'une façon qui se pratique habituellement à Fort-William et aux autres ports têtes de lignes. Les commissaires du grain ont prêté ce blé aux expéditeurs qui avaient des navires d'affrétés et qui désiraient expédier leur grain par les ports des Grands lacs du côté des Etats-Unis ou aux ports des Grands lacs de l'est d'Ontario; ils gardèrent par devers eux les connaissements qui constituaient une parfaite garantie, à la condition que le grain serait remplacé dans un délai de dix jours. Nous avons donc prêté de cette manière-là 7,500,000 boisseaux de blé, de sorte qu'à partir du matin qui a suivi le jour où nous avons réquisitionné ce grain jusqu'au mardi soir, 10,000,000 de boisseaux de grain prirent des lacs à Fort-William; c'est un record dans l'histoire des ports des lacs.

Nous n'avons donc pas mis d'obstacle à l'expédition rapide du grain par la seule voie de communication par eau qui fût encore disponible pour une courte période, à ce moment-là. Chaque boisseau de grain a été remplacé et fut prêt à être expédié à la tête des Grands lacs moins de dix jours après que nous eussions consenti à faire ce prêt. Voilà comment nous avons tourné cette première difficulté.

La seconde difficulté qui se présenta fut celle-ci: presque tous les minotiers de l'est d'Ontario avaient du grain d'emmagasiné dans les élévateurs de l'Est ou à Fort-William—on peut dire presque entièrement dans les élévateurs de l'est—qu'ils s'attendaient de faire transporter promptement par la route des Grands lacs afin d'alimenter leurs moulins. Ces grandes meuneries n'ont jamais beaucoup de grain en réserve. La plupart de ces établissements, en réalité, ont à peine quelques centaines de boisseaux de grain en réserve; ils emmagasinent leur grain dans l'élévateur d'où ils le sortent à mesure, de jour en jour ou de semaine en semaine, selon les besoins du moment.

Lorsque ce grain eut été réquisitionné dans les élévateurs de l'Est, ces minoteries se trouvèrent absolument privées de leurs approvisionements. Or, afin d'obvier à cet inconvénient et de permettre à ces moulins de continuer leurs opérations, car plusieurs de ces établissements étaient engagés dans l'exécution d'entreprises destinées à fournir de la farine aux pays alliés, nous adoptâmes l'arrangement suivant: Nous avons libéré sous condition tout le grain qui avait été réquisitionné dans les élévateurs de l'Est, contre le dépôt d'une certaine somme entre les mains de l'Etat et la garantie de la part des minotiers que ce grain avait été acheté de bonne foi et qu'il devait être moulu dans leurs établissements et non pour être utilisé à d'autres fins. Nous avons donc libéré ainsi environ 1,900,000 boisseaux de grain, qui furent remis aux minotiers, de sorte que ces derniers ont pu continuer leurs opérations tout comme si rien n'eût été. Nous avons donc pu encore tourner cette difficulté.

La quantité totale du grain réquisitionné s'est trouvée diminuée d'autant; mais il ne faut pas perdre de vue que nous n'avions pas le droit de ne réquisitionner qu'une partie du grain qui était en entrepôt dans les élévateurs; il nous fallait réquisitionner tout le grain qui s'y trouvait, de sorte que la quantité totale excédait quelque peu le nombre de boisseaux de grain qui était nécessaire à l'approvisionnement des nations alliées pour les mois de décembre et janvier.

M. KNOWLES: Quelle quantité de grain fallait-il réellement pour approvisionner les pays alliés durant les deux mois que mon honorable ami vient de mentionner?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne saurais le dire. On effectue encore des achats pour le compte des alliés.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Ces achats se font ils par l'entremise du Gouvernement?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Non; le Gouvernement n'a rien à faire avec ces transactions.

M. KNOWLES: Le ministre a spécifié deux mois, et il a affirmé que l'on en aurait eu de trop, si l'on avait réquisitionné une certaine quantité de grain.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai fait cette affirmation, parce que l'on devait livrer certaines quantités de grain chaque mois.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que ce grain, qui a été réquisitionné, a tout été expédié par les ports canadiens?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je toucherai ce point-là au cours de mes observations.

M. MARTIN (Régina): Si j'ai bien saisi le sens des observations qu'a faites l'honorable ministre, il a affirmé que la raison qui a engagé le Gouvernement à réquisitionner à peu près 13,000,000 de boisseaux de blé, c'est qu'il y avait urgence. Il prétend que l'on a prêté aux expéditeurs 7,500,000

boisseaux de ce blé, qui a été réquisitionné, plus 1,900,000 boisseaux aux minotiers. Il ne restait donc plus que 3,000,000 de boisseaux pour l'usage des alliés. Si c'était là tout ce dont les alliés avaient besoin pour six mois, pourquoi le réquisitionnement ne fut-il pas limité à ces 3,000,000 de boisseaux?

L'hon. sir GEORGE-FOSTER: La réponse est bien facile. Avant d'envoyer un vaisseau à un port de l'Atlantique il fallait être certain qu'il y trouverait du grain en arrivant, et il était impossible d'en acheter et d'en expédier vers le littoral en faibles quantités; il était absolument nécessaire de réunir du grain en grande quantité, afin que les alliés fussent en état de conclure des arrangements satisfaisants pour le transporter. Il est vrai que les élévateurs de Fort-William ont prêté 7,500,000 boisseaux pour un terme ne devant pas excéder dix jours, mais cela ne faisait absolument rien au système auquel les alliés devaient avoir recours pour le transport de leur grain. Quand même les gouvernements alliés auraient pu envoyer des navires le jour du réquisitionnement et sur réception d'un câblogramme leur apprenant qu'on leur procurait telle quantité de grain, ces navires n'auraient pu atteindre les ports de l'Atlantique avant l'arrivée du grain prêté ni même avant qu'on eût commencé à l'expédier vers le littoral de l'Atlantique. Voici la difficulté qui est survenue: Des commerçants qui avaient entrepris, de bonne foi, de vendre du grain à des acheteurs de la mère patrie, se sont trouvés empêchés, par suite de ce réquisitionnement, de se procurer le grain qu'ils devaient livrer et pour le transport duquel ils avaient retenu l'espace nécessaire dans les navires qui s'en venaient le chercher; et ils se sont aperçus que si ce grain restait assujetti au réquisitionnement, ils n'auraient absolument aucun autre moyen de remplir leur commande que de retourner dans l'Ouest, d'y acheter une nouvelle quantité de grain et de l'expédier vers le littoral. Mais comme la plus grande partie aurait dû être transportée par chemin de fer il leur eût été impossible, dans bien des cas, de remplir leurs commandes, et les navires auraient dû rester dans le port afin d'y attendre leurs chargements, ce qui aurait causé des frais considérables de stationnement. L'arrangement conclu pour obvier à cette difficulté fut celui-ci: A quiconque avait fait, de bonne foi, un marché avec des acheteurs d'Angleterre ou d'ailleurs et nous en fournir la preuve, nous avons abandonné la quantité de grain qu'il lui fallait pour en remplir les conditions, en retour de quoi il nous a passé son entreprise et nous a donné la garantie d'entreposer en notre faveur, à une certaine époque, une égale quantité de grain .

Grâce à cet arrangement il ne survint aucune difficulté sérieuse au sujet des exportateurs canadiens qui avaient promis, de bonne foi, de livrer du grain sur le marché britannique; naturellement, il s'est produit une certaine confusion, mais bien qu'ils eussent préféré que le réquisitionnement n'eût pas eu lieu, les acheteurs et les vendeurs, à Winnipeg, à Montréal, à Toronto, et partout ailleurs, ont compris la situation, s'y sont résignés de bonne grâce et ont contribué cordialement avec le Gouvernement, à faire valoir les arrangements conclus et qui leur ont permis de remplir leurs commandes.

M. KNOWLES: L'honorable ministre a dit qu'on avait prêté du grain aux commerçants qui avaient des commandes à remplir. Pour combien de temps l'a-t-on prêté?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il devait être remis à différentes dates, et ces dates devaient coïncider, autant que possible, avec celles où nous saurions qu'il arriverait des navires pour prendre des chargements.

M. KNOWLES: Tout ce grain devait-il être remis avant la clôture de la navigation?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Non. Il y a très peu de grain destiné à l'exportation qui eût pu nous être remis avant la clôture de la navigation; nous devions le recevoir après la clôture, et il devait être mis en entrepôt à Fort-William, comme il l'a été. Donc, pour les trois raisons que j'ai expliquées, le réquisitionnement a causé aussi peu de confusion que possible dans le commerce de grain et, en somme, il a produit d'excellents résultats. Je sais bien qu'on y trouvera à redire; je sais qu'on nous demandera, par exemple, si tout ce grain a été expédié, à l'heure qu'il est, et qu'après avoir obtenu une réponse négative on nous demandera aussi pourquoi nous avions tant hâte d'obtenir le grain, le 27 novembre, puisque nous ne l'avons pas encore expédié. A cela je répliquerai qu'il y a toujours eu plus de grain de prêt à être embarqué que les alliés ne nous ont fourni de navires pour le transporter, et que le reste de ce grain ne pourra probablement pas être expédié avant la mi-mai, époque vers laquelle il quittera le port de Montréal.

A peu près à l'époque où le blé a été réquisitionné, le besoin de navires, pour les opérations de la guerre, a commencé à se faire

vivement sentir chez les nations alliées. L'Italie, une des nations alliées, avait fait un commerce considérable avec l'Allemagne avant la déclaration de la guerre et les Allemands avaient acheté la plus grande partie de son blé; lorsque la guerre fut déclarée entre l'Italie et l'Allemagne. . .

L'hon. M. MARCIL: Entre l'Italie et l'Autriche. L'Italie n'est pas en guerre avec l'Allemagne.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ceux qui le désirent peuvent conserver cette illusion. L'amitié ne me paraît pas très vive entre les deux pays.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le commerce n'est pas interdit entre les deux pays.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il est vrai que, strictement parlant, la guerre n'a pas été déclarée. Mais d'un autre côté, l'Italie fait tout ce qui lui est possible de faire pour ruiner la cause des alliés germaniques et elle déploie dans cette campagne une bravoure et une ténacité qui n'ont été surpassées par aucune des nations belligérentes. Je dis donc que malgré le pressant besoin que l'Italie eût de ce blé, il lui a été impossible de se procurer les navires nécessaires pour le transporter plus rapidement. Les trois-quarts du blé réquisitionné ont déjà été expédiés des ports de l'Atlantique et il en reste encore à peu près un quart à expédier. Je crois que c'est tout ce que j'ai à expliquer, concernant ce réquisitionnement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Pour l'avantage de qui ce blé a-t-il été acheté?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Les explications que je viens de donner font voir que tout le blé a été mis à la disposition de la commission des nations alliées, à Londres. Dans cette commission, l'Italie, la Russie, la France et l'Angleterre sont représentées. Quelques autres pays y ont peut-être aussi des représentants. La commission est présidée par un Anglais. Elle achète les approvisionnements dont on a besoin pour la guerre ou pour la subsistance de la population, dans les pays belligérants. Tous les alliés ont conclu des arrangements financiers avec l'Angleterre; la commission siège à Londres, elle reçoit les soumissions, fait les marchés et les achats pour le compte de tous les intéressés.

Dès que le blé fut en notre possession, il fut mis à la disposition de la commission, au prix de revient, plus les frais nécessaires et, depuis cette époque, c'est la commission qui a la charge d'en faire la distribution. Elle a demandé au département du Commerce de se charger de la surveillance et de la direction du blé, jusqu'à son arrivée dans les ports de mer. Mon département s'est chargé de cette mission et il s'en acquitte.

L'hon. M. MARCIL: Le blé est-il dirigé vers des ports canadiens?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pas exclusivement. La commission des alliées nous demande d'envoyer le blé dans les ports où elle peut plus facilement et plus économiquement avoir des navires pour le recevoir. On nous a demandé du blé et nous avons apporté et chargé dans les différents ports, depuis Baltimore au sud, jusqu'à Halifax et Saint-Jean, au nord.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cette commission achète aussi aux Etats-Unis.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne crois pas qu'elle achète beaucoup aux Etats-Unis, mais les gouvernements des nations alliées ont donné des commandes à nos voisins. Je crois même que ces commandes, faites par l'entremise d'autres institutions, sont considérables.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Cette commission a-t-elle acheté au Canada, d'autre blé que celui que le Gouvernement a réquisitionné à sa demande?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Avant le réquisitionnement et depuis, les pays représentés dans cette commission ont fait des achats considérables au Canada.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je constate, par les documents qui ont été déposés, que la France achète directement au Canada, sans l'intervention de cette commission. Je sais, comme tout le monde, que les gouvernements des nations alliées achètent beaucoup ici. Je désire savoir si la commission dont parle mon honorable ami a acheté des provisions des particuliers, en plus de ce qu'elle a acheté par l'intermédiaire du Gouvernement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, la commission a fait des achats et elle en fait encore.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce la seule fois que le Gouvernement a été invité à opérer un réquisitionnement?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député ne doit pas présenter les choses

sous cet aspect; il ne doit pas dire qu'on a intimé au Gouvernement l'ordre de réquisitionner le blé. Le Gouvernement n'a pas été tenu de le réquisitionner, mais de l'acheter. Il y a eu réquisitionnement il y a un an, ou un peu plus, lorsqu'on s'est procuré de cette manière une certaine quantité d'avoine pour le gouvernement français et pour le gouvernement anglais.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: La ligne de conduite que le Gouvernement a suivie au mois de novembre dernier, à la fin de la saison, était absolument sans exemple, et aucun gouvernement ne doit agir ainsi, sauf dans des circonstances extraordinaires. Un gouvernement ne doit pas intervenir de manière à jeter le désarroi dans le commerce, ou à mettre des obstructions dans les avenues commerciales usuelles, à moins d'une absolue nécessité. D'après mes renseignements que je crois rigoureusement exacts, il est généralement connu que nulle part un gouvernement n'a réquisitionné une denrée, sauf pour les besoins immédiats de la consommation.

On a peut-être agi différemment dans certaines circonstances, mais règle générale, il n'y a pas eu de réquisitionnement de denrée dans un pays, à moins qu'une disette ne fût menaçante et que le gouvernement ne vît la population souffrir.

Dans le présent cas, au dire de mon honorable ami, le ministère a appris le 23 de novembre, que les nations alliées avaient besoin de blé. Dans l'exposé qu'il a fait à la Chambre, mon honorable ami ajoute:

> Pendant les premiers jours de l'automne de 1915, lorsqu'il devint évident que le Canada, ainsi que les Etats-Unis et l'Australie auraient un fort surplus de blé pous l'exportation, des représentations furent faites au gouvernement anglais afin de l'engager, lui et les gouvernements alliés, à acheter du Canada une large part des grandes quantités de céréales dont ils auraient certainement besoin.

Il était certainement très louable de la part du ministère de vouloir s'insinuer dans les bonnes grâces des nations alliées, et de leur faire acheter au Canada une denrée dont nous avions un gros surplus.

Mon honorable ami dit aussi:

> Ces représentations eurent du succès, et le 23 novembre, le ministre des colonies câbla au gouvernement canadien l'ordre d'acheter une forte quantité de blé dont la livraison devrait commencer au mois de décembre et se poursuivre pendant les mois suivants.

Il aurait suffit de faire savoir aux alliés que le Canada avait une abondante récolte, et de laisser ensuite la mère patrie et les nations alliées s'approvisionner par les voies commerciales ordinaires. Toutefois, le ministère jugea à propos de se lancer lui-même dans les affaires; il devint acquéreur de blé pour le bénéfice des alliés, et ses démarches réussirent à lui en procurer la grande quantité de 13,000,000 de boisseaux! C'était là tout ce qu'il pouvait faire, ou tout ce qu'il a tenté d'accomplir. Alors qu'il y avait au moins 100,000,000 de boisseaux de blé à vendre au moins de novembre, le ministre, par la méthode qu'il a adoptée, s'en est procuré 13,000,000. Cela était-il nécessaire ou a-t-il profité à quelqu'un? Quelle raison aurait-on de bouleverser le commerce comme il l'a été à ce moment-là—à tel point que, deux jours plus tard, le ministre fut obligé de s'assurer que celui-ci aurait le blé qu'il lui fallait, que celui-là en aurait tant, ainsi que les meuniers—quelle était la raison de cette conduite, si on pouvait atteindre le même but par les méthodes commerciales ordinaires qui eussent beaucoup mieux valu que les méthodes étranges adoptées par le ministère.

Mon honorable ami a tenté de se disculper, mais je ne crois pas qu'il ait justifié cette étrange manière d'agir. Le blé, dit-il, a été acheté sans le paiement d'une commission, mais tous les acheteurs consentent à payer une commission lorsqu'on observe les usages commerciaux, et rien n'excuse le ministre de s'être écarté de ces usages, qui sont légitimes.

Cette conduite n'est pas motivée. Le seul prétexte est qu'il s'agissait d'un cas urgent. Mon honorable ami sait que, lorsque le Gouvernement a commis cet acte étrange et despotique, les hommes du métier dans tous les coins du Canada se sont plaints amèrement que le ministère nuisait à leurs opérations légitimes, et je n'ai pas attendu jusqu'à ce jour une seule raison plausible de l'étrange conduite du ministère.

Je soumets que celui-ci n'avait pas raison d'intervenir, et qu'il aurait dû laisser au commerce les opérations qu'il a faites lui-même.

Au moment même où mon honorable ami prenait cette mesure extraordinaire, le gouvernement français—la correspondance déposée par l'honorable ministre le fait voir—achetait du grain au Canada. Le Gouvernement s'est emparé d'une partie du grain qui appartenait à la France, du grain que la compagnie de la baie d'Hudson avait acheté pour le compte du gouvernement français. Qu'est-ce qui empêchait mon honorable ami de se prévaloir des services de la compagnie de la baie d'Hudson ou d'autres intermédiaires au lieu de s'emparer

arbitrairement du grain qui, à ce moment-là, était sur les lacs et en la possession des commissionnaires? Si nous sommes assez peu disposés à faire de la critique en temps de guerre, je dois cependant avouer très franchement que je ne vois absolument rien qui motive la prise d'une telle mesure.

Je ne vois pas, non plus, de raison de ne point déposer toute la correspondance. Mon honorable ami n'est pas sans savoir, lui qui est au fait des règlements de la Chambre, que tout document public dont on donne lecture doit être déposé. Certaines parties de la correspondance, dit-il, sont de nature confidentielle. Je n'exige pas le dépôt des lettres confidentielles, mais celles qui ne le sont point devraient être à la disposition de la Chambre. La correspondance n'est pas déposée en entier.

Le dossier fait voir qu'un décret du conseil rendu le 4 décembre dernier a été révoqué par la suite et remplacé par un autre où je relève ce qui suit:

> Le ministre expose en outre que la mesure qu'il a prise dans le but ci-dessus est énoncée dans les dépêches dont copie est annexée au présent décret, et que les instructions données dans les dépêches portant les signatures du ministre de la Marine et des Pêcheries, du ministre des Chemins de fer et des Canaux et du solliciteur général ont été données après consultation avec lui et à sa demande, en vue de la réquisition et de la prise de possession du blé comme susdit.

Le dernier paragraphe du décret du conseil en date du 8 décembre est ainsi conçu:

> Le ministre propose que soit révoqué le décret du conseil n° 2873 ayant trait à la réquisition du blé et rendu le 4e jour de décembre 1915.

Autrement dit, le premier décret était rendu le 4 décembre, et quatre jours plus tard, le 8, il était révoqué et remplacé par celui auquel je viens de faire allusion. Le premier de ces décrets n'a pas été déposé. Je veux bien croire qu'il n'a guère d'importance; il convient néanmoins de faire observer que l'on ne s'est pas, à cet égard, conformé au vœu de la Chambre qui avait ordonné le dépôt de toute la correspondance.

Voici encore autre chose qui me paraît fort singulier. Aux termes d'un autre décret en date du 8 janvier, le ministre du Commerce et le ministre des Finances proposent la prise de certaine disposition "dans le but de mettre en vigueur partie des prescriptions du décret du 4 décembre 1915 portant ratification de la réquisition" du blé, etc. Mais ce décret du 4 décembre était déjà révoqué. Le 8 janvier, le conseil rend un décret destiné à mettre en vigueur le décret du 4 décembre, et cela en dépit de la révocation de ce dernier.

Je ne fais ces observations que parce que tout me paraît avoir été fait de façon fort irrégulière. Je ne tiens pas à insister sur l'irrégularité de cette manière d'agir, mais c'est là chose qui ne devrait pas se répéter. La dernière déclaration du ministre indique que la prise d'une telle mesure n'était pas du tout nécessaire. Il est intervenu à l'improviste parce que, dit-il, la situation ne souffrait point de retard. L'achat a eu lieu le 27 novembre, avant la clôture de la navigation, mais on n'avait pas encore livré aux nations alliées tout le blé qu'elles avaient acheté.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est exact.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Qu'est-ce qui pressait donc?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ayant prévu cette question, j'y ai répondu d'avance.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quelle est votre réponse?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Quand mon très honorable ami aura repris sa place, je lui répondrai.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il allègue maintenant comme excuse que l'on n'a pu obtenir de navires pour y transporter le grain. Cela, chacun le sait; mais puisque mon honorable ami manquait des navires nécessaires, qu'avait-il besoin de tant se hâter de réquisitionner le blé? Si le blé se vendait, à ce moment-là, à un prix rémunérateur, les vendeurs, les producteurs étaient assurément ceux qui avaient le droit de profiter de cette situation favorable.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne trouve absolument rien à redire à la façon dont mon très honorable ami s'y prend en ce moment pour nous faire des reproches.

Si dans l'occurence il avait eu la direction d'un ministère, et qu'il eût à faire face aux mêmes développements et à prendre une décision, peut-être n'aurait-il pas suivi la même ligne de conduite que nous; mais son ministre du Commerce aurait pu adopter un système différent en rapport avec ce que mon honorable ami trouve préférable plutôt que notre procédé. Ce n'est après tout de la part d'un acheteur qui a l'autorité—ici c'était l'administration—qu'affaire de juger la situation du moment et les besoins de la cause. Cette situation et ces besoins se présentaient tels, que le ministère en conclue qu'il fallait se procurer ce grain et se le prorurer sans délai.

Je vais examiner l'une après l'autre les objections de mon très honorable ami.

Il faut, dit-il d'abord, ne jamais avoir recours, règle générale, au réquisitionnement et que jamais les pays n'en firent une pratique, excepté s'il surgissait un grand besoin sur le territoire même, par exemple une grande disette, qui menacerait le peuple de privations ou de famine à moins que l'Etat ne mît, en réquisition, n'expropriât et ne s'emparât des produits pour les distribuer graduellement, par rations pour ainsi dire, afin de prévenir la famine. Mais il y a d'autres occasions où le même principe justifie l'Etat de réquisitionner.

J'ai parlé de la disette de blé, qui à ce moment sévissait en Italie. Le ministère fut saisi du besoin que l'Italie avait d'une quantité donnée de blé, une quantité aussi considérable, sinon plus, que le blé réquisitionné et qu'à ce moment ce besoin était impérieux. Il ne s'agissait pas pour notre gouvernement d'affréter des vaisseaux et voir au transport. Le besoin était là. L'Italie et les gouvernements alliés se chargeaient du transport et à la date où fut passée l'ordonnance en question, le Gouvernement s'attendait—et ne pouvait s'attendre à autre chose dans les circonstances—que l'on viendrait ici chercher ce blé dont on avait un besoin impérieux pour le transporter à très brève échéance à l'étranger. C'est là à mon avis, un exposé bien clair et juste de la situation. Voici ce que j'ai dit: il survint une immense rareté dans la navigation, et le gouvernement anglais et les gouvernements alliés se virent dans l'impuissance de se procurer assez de navires pour transporter ce blé et l'Italie eut à recourir à d'autres marché pour obtenir le blé dont elle avait besoin; elle réussit en partie.

M. MARTIN (Régina): Quand ce blé fut-il transporté en Italie et en quelle quantité?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il s'en est transporté continuellement depuis et il s'en transporte encore aujourd'hui.

M. MARTIN (Regina): S'en est-il transporté en Italie, mettons six semaines après le décret de réquisitionnement?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne pense pas.

M. MARTIN (Regina): Le réquisitionnement du blé n'a soulagé aucun impérieux besoin de l'Italie, puisque même avec cette mesure l'Italie souffrirait encore de la disette du blé.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami peut s'imaginer avoir là un bon argument, mais je ne pense guère comme lui. Si nous avions été au courant de tout, si nous avions prévu cette rareté de navires qui empêcha le gouvernement italien d'envoyer chercher le blé à l'époque où selon nos calculs, il devait le faire, nous aurions agi en conséquence, nous aurions pris notre temps et nous nous serions procuré le blé à différentes reprises et en petites quantités.

M. MARTIN (Regina): Je ne voudrais pas interrompre le ministre, mais il me semble que si à cette époque, il fallait à tout prix réquisitionner la récolte du blé, le Gouvernement aurait pu facilement se rendre compte du nombre de navires qui pouvaient se charger du transport.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce Gouvernement n'avait pas à s'occuper de trouver des navires. Quand il se donne une commande pour du blé et qu'il y a urgence, vous la remplissez suivant les circonstances et la situation telles qu'elles se trouvent à ce moment. Si quelque chose survient qui empêche de trouver les navires voulus, de sorte que le blé ne peut s'expédier, c'est un accident subséquent, que l'acheteur ignore au moment de donner sa commande.

M. KNOWLES: Me permettez-vous une question?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je vous prie de me laisser continuer jusqu'à ce que j'aie répondu aux objections de mon très honorable ami. Lorsque j'aurai terminé mes observations, je m'occuperai de la question que l'honorable député me pose. Ce dernier doit toujours céder le pas à son chef.

Mon très honorable ami le chef de l'opposition dit que tout acheteur est prêt à acquitter une commission. Il a prétendu que la raison pour laquelle le blé obtenu de cette façon ne devait pas coûter plus cher aux gouvernements alliés ne pouvait tenir debout, parce que chaque acheteur savait qu'il devait verser une commission. Je n'aimerais pas dire que dans les cas de nécessité de guerre—et il s'agissait, dans ce cas, d'une nécessité de guerre—il est de bonne doctrine que, même si l'on peut se procurer du blé à un prix réduit, en ne payant pas de commission, il est encore bon de s'en tenir au cours du marché et de payer une commission. Mon très honorable ami se trouve sur un terrain dangereux, lorsqu'il invoque un argument de cette nature.

Mon très honorable ami allègue que le décret du Conseil, en date du 4 décembre, n'a pas été déposé. Rien ne s'oppose au dépôt de ce document. Après que ce dernier eut

été adopté, on a constaté qu'il était défectueux sous certains rapports, et, au lieu d'adopter un décret à seule fin de modifier le premier et de rendre les deux efficaces, le Gouvernement a cru que le meilleur moyen à prendre—ce que l'on fait souvent—était d'inclure le premier décret du Conseil dans le second, avec les parties modifiées, et d'adopter un seul décret du Conseil embrassant toute la question. Je fournirai à mon très honorable ami le premier décret du Conseil en tout temps qu'il jugera nécessaire de l'avoir.

Il a fait une affirmation à propos du décret du Conseil du 8 janvier, parce qu'il est basé sur le décret du Conseil du 4 décembre qui fut révoqué. Cela peut constituer une raison technique pour une objection, mais le décret du Conseil du 4 décembre se retrouvait réellement compris dans le décret du Conseil modifié adopté, le 8 décembre, dont il formait la substance. Je crois que le décret du Conseil du 8 janvier portait surtout sur l'aspect financier de toute l'affaire. Si mon très honorable ami aimait à connaître la nature de la convention, je pourrais lui dire qu'un crédit a été ouvert à la banque de Montréal qui a avancé l'argent nécessaire au paiement de ce blé au fur et à mesure que les créances devaient être acquittées; que le Gouvernement s'est trouvé intéressé dans cet emprunt, en qualité de garant et que tout ce montant a été payé depuis longtemps déjà.

Maintenant, si mon honorable ami de Moosejaw (M. Knowles) veut me poser une question, libre à lui de le faire. Mon honorable ami veut peut-être faire un discours, au lieu de poser une question.

M. KNOWLES: Je surprendrai mon honorable ami, en ne faisant pas de discours. J'aimerais savoir qui a parti toute l'affaire. Le projet a-t-il été conçu par le Gouvernement ou s'agit-il d'une demande d'un gouvernement européen?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai déjà répondu à cela une demi-douzaine de fois, au moins, je crois. J'ai déclaré aussi ouvertement qu'on pouvait le faire que le gouvernement anglais n'a jamais indiqué à ce Gouvernement comment ce dernier devrait se procurer ce blé—s'il pourrait ou non l'acheter à commission, par l'intermédiaire d'un agent ou d'un courtier, s'adresser aux cultivateurs et l'acheter directement d'eux, ni comment il achèterait le blé. L'ordre que nous avions reçu était simplement de fournir le blé dont il avait besoin, et ce Gouvernement assume l'entière responsabilité de la méthode qu'il a suivie pour procurer le blé en question.

M. KNOWLES: Je n'ai pas demandé au ministre de nous fournir des renseignements de cette nature. Le ministre prétendait que ce n'était pas l'affaire de ce Gouvernement de voir comment le blé pouvait se rendre en Italie. J'ai cru que l'occasion favorable se présentait de lui demander qui avait le premier entamé des pourparlers en vue de se servir de ce Gouvernement comme d'un instrument pour rendre le blé à destination. Ce Gouvernement a-t-il pris l'initiative en vue de faciliter l'approvisionnement de blé, ou la demande a cet effet est-elle venue d'Europe, à cause du besoin urgent de l'Italie et le reste?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que mon honorable ami doit posséder ce renseignement. Tout repose sur l'affirmation qu'étant donné l'approvisionnement que nous avions, le Gouvernement désirait assurer à notre pays toutes les commandes possibles de blé; depuis le temps où l'on a commencé à engranger la récolte jusqu'à la réception de cette commande, nous avons échangé une correspondance suivie au sujet de l'approvisionnement non seulement du blé, mais encore des autres articles dont les gouvernements alliés pouvaient avoir besoin, et l'on peut dire, si l'on veut, que l'idée a été exprimée par ce Gouvernement aux gouvernements alliés, de voir d'un bon œil tous les achats possibles d'approvisionnements au Canada, et qu'après des pourparlers qui se sont continués durant un certain temps au sujet de cette question et de beaucoup d'autres affaires, cette commande nous parvint pour l'approvisionnement d'une certaine quantité de blé.

M. BURNHAM: A-t-on reproché au ministre de ne pas avoir commandé une plus grande quantité de blé, quand il s'occupait de cette question?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je l'ignore. On peut avoir trouvé à redire de beaucoup de façons. Je n'y ai pas songé particulièrement, bien que je me rappelle, maintenant que mon honorable ami en parle, que certaines personnes auraient fortement voulu que le Gouvernement réquisitionnât toute la récolte de blé de l'Ouest.

M. BURNHAM: Je croyais que l'honorable ministre était en faveur de ce plan.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami a gratifié la Chambre d'un discours en

deux points, l'un consacré à la question des élévateurs et celle de la direction générale du mouvement des grains par la commission des grains du Gouvernement, et l'autre au réquisitionnement du blé l'automne dernier, ce qui est probablement l'une des questions les plus sujettes a controverse qui puissent être portées devant la Chambre.

La question entière de la direction du trafic du grain par le Gouvernement est certainement de la plus haute importance, et par le fait elle doit nécessairement entraîner la discussion, et si je saisis cette occasion de critiquer la politique du Gouvernement et la façon dont il a conduit le trafic du grain, j'espère qu'on ne m'accusera pas de la faire par esprit de parti.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pas du tout.

L'hon. M. OLIVER: Il est désirable que l'on sache bien si la politique adoptée par le Gouvernement est, oui ou non, la meilleure politique, et comme tous les avis ne sont pas d'accord à ce sujet, il est du devoir de chacun d'exprimer le sien.

Le ministre nous a fait un exposé des facilités d'entreposage du grain en Canada, et il a dit que les conditions du transport et du trafic étaient très satisfaisantes. Il a dit que nous étions probablement le pays le plus favorisé au monde sous ce rapport, et que, en tout cas, les Etats-Unis seuls nous surpassaient. Il a dit que nous avions une excellente méthode de faire mouvoir les grains, et qu'un de nos avantages était que ce mouvement était sous la direction de la commission des grains et se faisait en partie par les élévateurs qui sont la propriété de l'Etat, sous la surveillance de la commission. Ceci nous amène naturellement à nous demander si le Gouvernement a fait preuve d'un bon jugement et s'il a bien servi les intérêts du pays dans le choix des endroits où il a placé les élévateurs, dans la dépense nécessitée par leur construction et dans les résultats généraux de sa politique pour les producteurs de grain.

Je demande pardon à la Chambre de soulever une question aussi sujette à controverse, mais il est nécessaire que nous sachions où nous en sommes en la matière. Je me vois donc forcé de rappeler à la Chambre que le chef du Gouvernement actuel, pendant les élections qui l'ont porté au pouvoir, a déclaré, sur tous les tréteaux politiques dans les provinces de l'Ouest, que la politique de son parti, s'il arrivait au pouvoir, était de prendre à la charge de

[L'hon. M. Oliver.]

l'Etat les élévateurs de tête de ligne. Mais le parti ministériel n'a pas tenu, une fois arrivé au pouvoir, la promesse qu'il faisait lorsqu'il était dans l'opposition. Loin de là; au lieu de mettre la haute main sur les élévateurs de tête de ligne, ce qui était, de l'aveu de tous, le seul moyen de garder une maîtrise efficace sur le mouvement et la destribution des grains, le Gouvernement a dépensé beaucoup d'argent à construire des élévateurs sans plan d'ensemble, et le but n'a pas été atteint.

Le Gouvernement a dépensé de fortes sommes, pour ne pas dire des sommes énormes, soi-disant pour exécuter sa promesse. Il a construit un élévateur à Fort-William, mais le ministre du Commerce et de l'Industrie, l'année dernière, si je me rappelle bien, ou l'année précédente, a déclaré qu'il était impossible au Gouvernement de régler le commerce de grain en en prenant la gestion de cet élévateur. Loin de pouvoir régler le trafic du grain par ce moyen, le ministre a admis que l'exploitation de cet élévateur était soumise aux conditions générales qui gouvernaient le trafic du grain, c'est-à-dire que la politique du Gouvernement à Fort-William devrait se plier aux conditions, et non pas les conditions se plier à la politique du Gouvernement, chose que le premier ministre avait promise lorsqu'il était dans l'opposition.

Dans le but de répondre aux besoins du commerce de grains, sans cependant exécuter sa promesse, le Gouvernement a cru bon d'établir ce que l'on a appelé des élévateurs régionaux à trois endroits importants dans les zones de la culture du blé dans l'Ouest. Le ministre du Commerce a bien voulu exposer très lucidement à la Chambre le but apparent de la création de ces élévateurs et les résultats qu'on en attendait. Tout le monde se réjouira si ces élévateurs donnent les résultats que le ministre a annoncés et qu'il en attend. Mais jusqu'à présent, ils ne les ont pas donnés, et je pourrais dire qu'ils n'en ont donné aucun.

Jusqu'à cette année, en effet, il n'y a presque pas eu de grain dans ces élévateurs et celui que l'on y trouve aujourd'hui est là, dans une grande mesure, par suite des règlements et des ordres d'une commission qui a été établie tout exprès. Le grain n'est pas là parce qu'il y est venu naturellement, non plus que par aucun des motifs que le ministre a allégués cet après-midi, mais il est là, dans une large mesure, à cause des règlements de la commission des grains et des ordonnances de la commission des chemins de fer Il est de fait que l'attente du Gouvernement si elle était

ce que l'on a dit, ne s'est pas réalisée, et la dépense faite n'a eu que bien peu d'effet. Comme je le disais l'autre soir, il peut venir un temps où les conditions atmosphériques donnent une certaine utilité à ces élévateurs pour le séchage, mais, pour ce qui est de l'entreposage des grains en vue de l'exportation, ils n'ont jusqu'à présent servi à aucun but utile.

Je me souviens d'avoir entendu le ministre des Travaux publics (M. Rogers) dire, dans une précédente discussion de cette affaire et avant que l'on eût encore rien dépensé, que le Gouvernement était alors d'avis que ces élévateurs seraient de grande utilité pour les meuniers du Canada. Je conçois sans peine que l'industrie meunière dût en bénéficier considérablement dans l'Ouest, ou même dans l'Est; mais, quant aux producteurs, dont le gros de la récolte attend toujours un débouché, je regrette d'avoir à dire que, malgré les meilleures intentions du monde, les résultats n'ont pas été ce que l'on pensait

Le Gouvernement a fait la dépense de construire de magnifiques élévateurs dans des endroits où il n'y avait pas nécessité urgente de le faire. Ces élévateurs peuvent devenir utiles un jour; mais, jusqu'à présent, ils n'étaient d'aucune urgence En attendant, l'on n'en a pas bâti où il en aurait fallu cette année, je veux dire à Québec et à Saint-Jean. S'il y avait eu à Québec et à Saint-Jean les installations que l'on trouve dans l'intérieur des prairies, on aurait pu y faire venir le grain pendant l'hiver, l'emmagasiner à Québec en attendant l'ouverture de la navigation, ou encore le porter jusqu'à Saint-Jean et profiter pendant l'hiver des occasions qui pouvaient s'offrir d'en assurer l'expédition.

Mon honorable ami a dit, l'autre soir, qu'il n'y avait aucun bâtiment de transport pour prendre ce grain; mais, cette fois-là comme dans d'autres occasions, il a dépassé la mesure. S'il peut être démontré que nul moyen de transport n'existe, nous n'avons plus qu'à abandonner la partie, et c'est à quoi nous ne pouvons guère nous résoudre. Nous avions besoin d'entrepôts à Québec, et nous le savions, puisqu'il se bâtissait à des frais énormes un chemin de fer qui assurerait l'hiver et l'été le transport du grain jusqu'à cet endroit. Malgré cela, rien ne s'est fait à Québec ni à Saint-Jean, et nous en avons souffert. Nous avons aujourd'hui, à la tête des lacs et dans les provinces de l'Ouest, des millions de boisseaux de grain qu'il aurait fallu porter jusqu'à un endroit d'où les faire partir par la plus prochaine occasion pour la métropole, sans compter que cela aurait donné de l'ouvrage à nos chemins de fer. Pour n'avoir pas dépensé cet argent où et quand il l'aurait fallu, le grain est resté dans l'Ouest, où nous n'en avons que faire. Nous n'avons pas l'argent que nous aurions eu en échange de ce grain, si l'on avait mis les élévateurs où il aurait fallu, où ils auraient facilité son exportation, mais on a eu de faveurs que pour l'industrie meunière, pour ce groupe de soi-disant philanthropes.

Pour en venir maintenant à cette partie du discours de l'honorable ministre où il parle du réquisitionnement des grains l'automne dernier, je dois dire, comme l'a dit déjà le très honorable chef de l'opposition, que rien, pas plus de ce côté de l'Atlantique que de l'autre, n'autorisait cette mesure, si nous en jugeons par tous les précédents que l'on ait jamais établis. Quand il y avait, non seulement abondance, mais surabondance de grain, quand il y avait pour ainsi dire double récolte et que, comme l'a dit mon honorable ami, cette récolte s'offrait à qui voulait l'acheter et la payer, pourquoi pouvait-il être nécessaire d'entraver le cours naturel du commerce en mettant la main sur des choses appartenant en propre à celui-ci ou à celui-là, au détriment du pays en général comme au détriment de celui que l'on dépouillait. L'honorable ministre ne nous a absolument rien dit qui autorise la conduite du Gouvernement, si ce n'est qu'il a suivi la règle dont il ne s'est jamais départi depuis le commencement de la guerre, celle d'être toujours et en toute circonstance prêt à entraver, gêner et léser les classes agricoles de ce pays, sous prétexte d'être utile à l'empire et aux alliés.

Le réquisitionnement de ce blé n'était pas chose plus légitime que l'eût été l'interdiction de l'exportation de la laine ou des chevaux, ou la défense aux acheteurs de Grande-Bretagne ou de France d'acheter des chevaux au Canada ou toute autre chose faite par le Gouvernement, au détriment du cultivateur et des bénéfices qu'il pourrait naturellement réaliser, cette question me touche à l'endroit sensible; car elle est fort grave. Quand on demande à ce Gouvernement qui saisit le blé du cultivateur dans l'élévateur sans aucune raison valable, pourquoi il n'a pas saisi les paquebots pour transporter ce blé outre-mer, il nous répond que ce serait impossible, et contraire à toutes les règles du commerce. Comment! s'écrie-t-il, mais le gouvernement britannique ne l'a pas fait, les gouvernements des alliés n'ont pas saisi les navires

pour le transport du blé outre-mer, sauf pour les besoins de la guerre. Ces gouvernements au dire du ministre, ne veulent pas gêner le cours ordinaire des affaires. Or, le ministre lui-même a bien entravé la marche ordinaire du commerce. Il n'a nullement hésité à réquisitionner le blé des cultivateurs et à jeter la perturbation dans l'industrie des transports des blés de l'Ouest au littoral de l'Atlantique. Et il l'a fait d'une façon inexcusable à tous les points de vue, et comme il l'a avoué aujourd'hui, sans aucune demande sans même l'expression d'un désir de la part de ceux qui voulaient obtenir le blé. Ils n'ont nullement demandé au Gouvernement de saisir à leur propre bénéfice, les biens des citoyens du Canada; jamais ils n'ont exprimé pareil désir. Je tiens à appuyer sur ce fait, tout désagréable que cela soit. Au moment où l'on réquisitionna ce blé, les journaux annoncèrent, sans doute de l'aveu du Gouvernement, que cela se faisait sur l'ordre ou à la demande du gouvernement britannique. Voilà la nouvelle à laquelle on a donné toute la publicité possible.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Qui lui a donné pareille publicité?

L'hon. M. OLIVER: Les journaux, partisans du ministre.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas un seul de ces journaux. L'honorable député peut-il citer un article en ce sens?

L'hon. M. OLIVER: C'est un fait; il n'y a pas d'argument. . .

L'hon. M. MEIGHEN: C'est inexact.

L'hon. M. OLIVER: Je l'affirme.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le nie.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami y gagnerait à ne pas s'escrimer; il s'est fait tort par là dernièrement. Il n'y a rien de brutal comme un fait. Je ne tiens pas le Gouvernement directement responsable. Je n'affirme pas que le Gouvernement ait publié la chose dans la " Gazette du Canada "; je dis que les journaux ministériels ont donné publicité à cette idée, et je ne saurais me persuader qu'ils aient pris pareille attitude sans avoir reçu du Gouvernement quelque indication qui les autorisait à l'adopter. Le ministre ne saurait le nier, on avait donné une telle publicité à cette nouvelle que le ministère britannique du commerce envoya un câblogramme au Canada pour nier toute participation du gouvernement britannique au réquisitionnement de ce blé.

[L'hon. M. Oliver.]

M. BURNHAM: L'honorable député sait-il réellement qu'on ait envoyé pareil câblogramme?

L'hon. M. OLIVER: Certainement. Afin de protéger la bonne réputation du gouvernement de la Grande-Bretagne, le ministère ayant autorité en pareille matière dut télégraphier par câble au Canada, pour dégager sa responsabilité à cet égard. Le ministre considère peut-être comme quantité négligeable pareille atteinte portée à l'industrie agricole, alors qu'on regarde comme épouvantable toute entrave à l'exportation du nickel ou autre chose semblable. Si je m'exprime si énergiquement à cet égard, c'est que, l'agriculture étant la principale source de notre richesse nationale, elle a non seulement droit à tous les avantages que peut lui accorder l'Etat administrativement, mais encore à ce qu'on ne lui crée aucune gêne, sans les plus graves raisons; or, dans les circonstances en question, on n'a fait valoir aucune raison à l'appui de cette attitude.

Il est vraiment déplorable que cette saisie de blé à Fort-William ait eu lieu, à la veille de la clôture de la navigation. Le ministre nous a dit que, si on a saisi ce blé, c'est précisément parce qu'on était à la veille de la clôture de la navigation. S'il était nécessaire de saisir ce blé, parce que la période de navigation était à la veille d'expirer, il aurait fallu que le blé demeurât sous saisie et on aurait dû l'expédier outre-mer, pendant que la navigation était ouverte.

Mais comme le blé saisi a été par la suite en grande partie restitué, son argument qu'il était nécessaire de le réquisitionner parce que la fermeture de la navigation approchait, tombe complètement à plat. Il a dit que pendant les quelques jours qui ont suivi la réquisition, un plus fort volume de blé avait été chargé à Fort-William, que durant toute autre période semblable dans l'histoire du pays. C'est probablement exact, mais il est également vrai que durant un jour ou deux le grain n'a pas été expédié par eau. Il n'y avait plus que huit ou dix jours durant lesquels le grain pouvait être chargé et la saisie du grain a arrêté son expédition pendant ce temps-là. On aurait pu expédier par eau beaucoup plus de grain si la réquisition n'avait pas eu lieu. Le ministre a fait reposer son explication en grande partie sur la fermeture prochaine de la navigation. C'était la raison principale donnée pour justifier la nécessité de saisir au lieu d'acheter, à savoir l'expédition du grain pendant la saison d'été. Mais longtemps après la fermeture

de la navigation, comme nous l'a dit l'autre soir le ministre des Chemins de fer, le Gouvernement lui-même a accordé sur son propre chemin de fer un tarif pour le grain transporté jusqu'à Montréal, absolument identique au tarif d'été. Ainsi le ministre reste sans l'ombre d'un semblant de raison pour avoir saisi le grain au moment où il l'a fait. Le grain aurait pu être acheté en tout temps et aurait pu être expédié n'importe quand dans le cours de l'hiver absolument au même tarif qu'il a été expédié de Fort-William le jour où il a été saisi. Il n'y a donc aucune motif pour que ce grain n'ait pas été acheté dans le cours ordinaire du commerce, en tant qu'il s'agit des facilités d'expédier ou du coût du transport. Avec la méthode habituelle, il aurait atteint sa destination définitive. En réalité, il n'est pas encore arrivé à destination, bien que l'on soit intervenu dans les usages du commerce.

Quand j'étais à Winnipeg dernièrement, j'ai demandé à quelqu'un qui est en rapport avec la bourse des céréales à combien il estimait les pertes des commercants par suite de la désorganisation du marché. Il a répondu que le montant était évalué de façon différente, mais que le minimum était $200,000 de pertes directes pour ceux qui sont intéressés au commerce des grains à Winnipeg et dans l'Ouest par suite de l'action du ministre. J'ai demandé au ministre s'il pensait qu'il était bon de désorganiser le commerce du pays d'une façon telle que cela cause une perte de $200,000 à ceux que mon honorable ami appelle des spéculateurs.

Certainement c'étaient des spéculateurs, il n'y a pas de doute sur ce point. Il en est ainsi pour tout homme qui achète un fonds d'épicerie pour le mettre dans son magasin et le vendre à nouveau. Le commerce de céréales au Canada et dans le monde entier se fait entre spéculateurs. Ce sont des rouages aussi nécessaires au commerce des grains dans notre pays que les élévateurs ou les chemins de fer ou les commissaires des céréales de mon honorable ami. Il faut qu'il y ait des hommes pour acheter et vendre le blé ou le blé ne sera ni acheté ni vendu et quand le ministre dit d'une façon légère que parce que ce sont des spéculateurs en grain qui ont perdu les $200,000, c'est une affaire qui n'intéresse pas le le pays, je dirai seulement que je ne peux pas être de son avis. Jusqu'à un certain point le commerce des grains est entre les mains des spéculateurs; de même que la commission des grains a la haute direction de ce commerce, de même que les chemins de fer transportent le grain et que les élévateurs l'emmagasinent, ainsi les spéculateurs sur les grains sont ceux par les mains desquels il passe.

M. WRIGHT: J'ai compris que l'honorable député disait que le grain réquisitionné appartenait aux cultivateurs qui l'avaient expédié en wagons à Fort-William. L'honorable député dit maintenant que la plus grande partie de ce grain appartenait à des spéculateurs en grain et non aux cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Je ne veux pas qu'on pense que j'aie dit que le grain réquisitionné appartenait aux cultivateurs. J'ai parlé de la situation en général. C'est une question sur laquelle je reviendrai plus tard. La récolte des céréales passe par les mains des spéculateurs en grain. S'ils ont perdu $200,000 par suite de l'ingérence du Gouvernement, ils feront en sorte de s'assurer contre tout accident de ce genre en se payant sur le cultivateur dans toute transaction future. En réalité, l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) a fait remarquer, au cours de cette session, que depuis la réquisition du blé il y avait eu une plus grande marge qu'auparavant entre le prix de la rue et le prix sur la voie, simplement parce que le spéculateur s'assurait contre toute nouvelle ingérence du Gouvernement dans les transactions du marché des céréales.

M. BURNHAM: Alors le spéculateur n'a pas perdu. C'est une chose évidente.

L'hon. M. OLIVER: Le spéculateur dit qu'il a perdu. Une partie des grains qui se trouvait dans les élévateurs de Fort-William et qui a été saisie, appartenait aux cultivateurs, une partie aux minotiers et une partie aux spéculateurs.

M. WRIGHT: Dans quelle proportion?

L'hon. M. OLIVER: Je pense que 3,000,000 de boisseaux appartenaient aux cultivateurs. Ce grain avait été expédié par chargements de wagon à Fort-William par les cultivateurs qui l'ont récloté. N'est-ce pas un fait digne de remarque que le Gouvernement ait détenu exactement 3,000,000 de boisseaux de grain en fin de compte? Près de 2,000,000 de boisseaux du grain ainsi réquisitionné ont été remis aux minotiers et 7,500,000 boisseaux ont été remis aux expéditeurs; mais le Gouvernement en a retenu 3,000,000 de boisseaux et ce sont les 3,000,000 de boisseaux de grain qui appartenaient aux cultivateurs.

M. WRIGHT: Parfaitement.

L'hon. M. OLIVER Parfaitement. Et sur ces 3,000,000 de boisseaux de grain qui appartenaient aux cultivateurs ils ont perdu l'augmentation de prix à laquelle ils avaient droit et qu'ils auraient assurément obtenue, si l'Etat ne s'était pas emparé de leur blé. Le Gouvernement a prêté aux minotiers et aux expéditeurs le blé qu'il a réquisitionné mais il n'en a pas agi ainsi à l'égard des cultivateurs.

M. BURNHAM: Est-ce là tout le blé qu'ils avaient à vendre?

L'hon. M. OLIVER: Non.

M. BURNHAM: Alors, pourquoi n'ont-ils pas vendu le reste du blé qu'ils ont en mains?

L'hon. M. OLIVER: Pour une raison bien simple, c'est que le Gouvernement ne leur a pas fourni les moyens de transporter leur blé aux ports de mer. Ils ont encore leur blé entre les mains, mais non pas les 3,000,000 de boisseaux en question. C'est un fait remarquable que la quantité de blé que le Gouvernement a détenue correspond exactement à la quantité que les cultivateurs avaient mise en entrepôts dans les élévateurs; or, tandis que l'on a procuré toutes les facilités possibles aux minotiers et aux expéditeurs pour leur permettre de transporter leur grain, le cultivateur a perdu tout son bénéfice sans recours. Il m'est que juste, à mon sens, de signaler que, dans ce cas-ci comme dans toutes les autres circonstances que j'ai énumérées, le Gouvernement n'a absolument fait aucun cas ni des intérêts, ni des droits élémentaires de la plus importante de toutes nos industries productives. De temps à autre, il s'est justifié en disant qu'il a adopté ces mesures pour aider à soutenir la guerre actuelle, mais dans le cas qui nous occupe, il a été pris en flagrant délit. Le Gouvernement a réquisitionné ce blé en invoquant la raison d'urgence; cependant, ce blé est encore entre ses mains, à l'heure actuelle; ceux pour le compte de qui le blé a été réquisitionné, n'en ont pas encore pris livraison; ils n'ont pas fourni les moyens de transport pour l'expédier de l'autre côté. Peut-il y avoir une conduite aussi peu excusable et aussi peu raisonnable que celle du Gouvernement en cette circonstance? Quel prétexte peut-on invoquer pour faire retomber la responsabilité en cette affaire sur l'état de guerre ou sur les besoins pressants des pays alliés?

[L'hon. M. Oliver.]

M. WRIGHT: Si la Chambre veut bien me le permettre, j'aurais quelques observations à faire à propos des affirmations que vient de formuler l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver). En réalité, nous ne possédons absolument pas d'autre témoignage, sauf les assertions de mon honorable ami, relativement à la quantité du grain réquisitionné qui appartenait aux cultivateurs.

Grâce aux quelques connaissances que je possède relativement aux méthodes en vigueur pour la manutention du grain dans l'Ouest, je suis en mesure d'affirmer que la quantité de grain emmagasinée pour le compte des cultivateurs dans les élévateurs de Fort-William n'est jamais très considérable. Nous rencontrons bien par-ci par-là un cultivateur ayant du goût pour la spéculation qui s'est enrichi en se livrant à la culture du blé sur une grande échelle, qui est le propriétaire de peut-être 50,000 acres de terre et qui dispose de sa récolte tout comme un commerçant de grain ordinaire. Il se peut que quelques cultivateurs de cette catégorie aient eu du grain en entrepôt dans les élévateurs de Fort-William, mais l'agriculteur ordinaire, qui cultive une section, une demi-section ou un quart de section, ne possède pas, règle générale, de grandes quantités de grain dans les élévateurs de Fort-William ni ailleurs, sauf chez lui, où il se peut fort bien qu'il ait emmagasiné une faible quantité de blé, en attendant que les prix montent et lui permettent de réaliser de plus gros profits. Dans ce cas-là, il utilise l'élévateur régional de la ville voisine, mais je n'ai jamais entendu parler de beaucoup de cas où un cultivateur expédie son grain à Fort-William pour le mettre en entrepôt. Si les commerçants de grain ont souffert aussi sérieusement que le laisse entendre mon honorable ami d'Edmonton, le grain réquisitionné appartenait donc probablement au marchand de grain et non au cultivateur de l'Ouest. Si une quantité considérable de ce grain était détenue par le cultivateur il n'en est certainement pas résulté de pertes pour le commerçant, car alors cela ne le regarde pas; il n'avait certainement pas avancé d'argent sur ce blé et conséquemment il n'y avait absolument aucun droit.

Mon honorable ami proteste contre la conduite du Gouvernement en cette affaire, parce que celui-ci a réquisitionné ce grain et qu'il ne l'a pas fait transporter de suite dans les ports de l'Atlantique. Quelle importance y a-t-il, je le lui demande, à ce

que ce grain soit en entrepôt à Fort-William ou sur le littoral de l'Atlantique, du moment qu'il ne peut être exporté sur les marchés d'Europe? Cela n'a pas d'importance pour l'expéditeur de grain?

L'hon. M. OLIVER: Mais alors quel but poursuivait-on, en réquisitionnant ce grain, s'il était impossible de l'exporter de l'autre côté de l'océan?

M. WRIGHT: Supposons qu'un spéculateur européen ait câblé à un expéditeur de grain de Fort-William d'acheter telle quantité de grain pour son compte. L'exportateur achète le grain et il le fait transporter à Fort-William où il le met en entrepôt à la demande du spéculateur européen qui l'a acheté.

Il a fait son devoir et s'est conformé aux conditions de la commande; par conséquent, c'est à l'acheteur de la mère patrie qui a commandé ce grain, de le faire transporter et de voir à se procurer de l'espace à cette fin sur les transatlantiques. Le Gouvernement ayant assuré à la mère patrie le grain qu'elle demandait s'est acquitté, par le fait même, de la tâche qui lui incombait. Il s'agit peut-être de savoir s'il a pris les meilleurs moyens de s'en acquitter, comme l'a fait remarquer l'honorable député; et alors ce sera une question à débattre.

L'hon. M. OLIVER: Très bien!

M. WRIGHT: Je crois, cependant, qu'il a rempli son devoir en se procurant ce grain, et l'honorable ministre nous a formellement assuré que cette marchandise avait été expédiée aussi tôt que possible. Pouvait-il faire plus que cela? Je le demande à tout homme raisonnable, le Gouvernement n'a-t-il pas fait tout ce qu'il lui était possible de faire? Je ne crois pas que les cultivateurs de l'Ouest ni les commerçants aient subi, de ce chef, la moindre perte. Ils auraient pu éprouver des dommages si le Gouvernement se fût trouvé en état d'exporter le grain immédiatement, car ils auraient eu de la difficulté à remplacer le grain qu'on aurait enlevé; mais dès qu'il fut constaté que le grain ne pouvait être charroyé immédiatement, il leur fut alors possible de prendre de ce grain et de le remplacer à Fort-William, plus tard, c'est-à-dire quand le Gouvernement aurait à en envoyer vers le littoral de l'Atlantique. Ils n'ont donc souffert aucune perte, et personne, d'ailleurs, n'en a souffert. Je pense que les cultivateurs de l'Ouest ont obtenu, en général, un prix plus élevé pour leur grain que si le Gouvernement n'était pas intervenu, car en faisant mettre du grain en entrepôt il en a fait hausser le prix, et cette hausse s'est maintenue longtemps, puis le prix est revenu à l'état normal et y est resté.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député soutient que l'intervention du Gouvernement a fait hausser le prix du grain dans l'Ouest?

M. WRIGHT: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Alors, il aurait mieux fait de réquisitionner un peu plus de grain et de faire hausser le prix davantage.

M. WRIGHT: Je n'ai pas d'objection à ce que l'honorable député le pense.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami soutient-il que le Gouvernement aurait dû agir ainsi?

L'hon. M. OLIVER: S'il peut faire hausser le prix sur 100,000,000 de boisseaux de grain en en réquisitionnant 10,000,000, il est évident qu'il aurait dû agir ainsi.

M. WRIGHT: Ce qui est certain, c'est que le prix du grain a augmenté et que dès qu'il fut constaté qu'on ne pouvait exporter le grain, le prix a baissé. Si je compare ce prix avec celui de Liverpool je vois que l'intervention du Gouvernement a fait vendre le blé plus cher dans l'Ouest qu'il ne s'y vendait auparavant ou qu'il ne s'y vend encore aujourd'hui.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député ne priera-t-il pas le Gouvernement de faire hausser le prix davantage en réquisitionnant encore 10,000,000 de boisseaux?

M. WRIGHT: Je laisse ce soin à mon honorable ami, qui paraît avoir tant à cœur le bien-être des cultivateurs de l'Ouest. Pourquoi ne fait-il pas cette démarche?

L'hon. M. OLIVER: Parce que je ne trouve pas que l'intervention du Gouvernement ait eu l'effet que lui attribue l'honorable membre.

M. WRIGHT: Mon honorable ami a parfaitement droit à son opinion et j'ai parfaitement droit à la mienne; d'ailleurs, je m'y connais aussi bien que lui en fait de commerce de grain; aussi ne puis-je trouver que le Gouvernement faisait mal de prendre cette attitude. La question est discutable et chacun peut en penser ce qu'il voudra. Pour moi, le Gouvernement a pris le moyen le plus sage de s'assurer cette quantité de grain, car s'il avait acheté le grain par petite quantité, comme mon honorable ami pense qu'il aurait dû le faire,

il aurait éprouvé plus de difficulté à se le procurer. Je ne vois pas qu'il eût mieux réussi par aucun autre moyen, et je trouve l'objection de mon honorable ami absolument futile. Il me paraît plutôt animé du désir de trouver le Gouvernement blâmable, que de tout autre motif.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député est-il d'avis que le réquisitionnement ordonné par le Gouvernement a eu pour effet de produire sur le blé une hausse dont le pays et les cultivateurs ont profité?

M. WRIGHT: Je n'ai pas dit le pays, mais les cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre, de son côté, donne pour excuse que si ce blé avait été acheté dans le cours ordinaire des affaires, cela aurait eu pour effet de produire une hausse.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne suis pas surpris de voir que la ligne de conduite suivie par le Gouvernement dans cette circonstance n'a pas l'approbation d'un certain nombre des honorables membres de la gauche. J'ai constaté depuis quelques mois que la violence des attaques de l'opposition est en raison directe de l'excellence des actions du Gouvernement. Je ne puis concevoir aucune décision ministérielle que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) ne trouverait pas le moyen de convertir en une attaque dirigée contre les cultivateurs de l'Ouest. Si nous entreprenions, parmi tous les cultivateurs du pays, individuellement, une distribution des deniers publics, mon honorable ami ne manquerait pas de nous reprocher de dépouiller les cultivateurs de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami peut toujours essayer.

L'hon. M. MEIGHEN: La plupart de ces attaques sont mal fondées. Le très honorable chef de l'opposition dit que le Gouvernement a eu recours à des moyens extraordinaires qui ne peuvent être justifiés que par des causes également extraordinaires. Je n'ai rien à dire contre cette proposition. Par une fatalité du destin, le très honorable chef de l'opposition est connu dans le monde entier comme un libéral, mais ceux d'entre nous qui le connaissent intimement, je pourrais même dire la majorité des Canadiens, savent qu'il n'y a pas au Canada un homme plus franchement conservateur que lui.

Chaque fois qu'il arrive au Gouvernement de s'engager dans des voies nouvelles, il est toujours le premier à combattre les innovations. Quand nous invoquons l'urgence pour justifier nos actions, il proteste énergiquement et entreprend d'expliquer, quelquefois sans beaucoup de succès, que l'urgence n'existe pas.

Le Gouvernement, muni de certains renseignements confidentiels, s'est trouvé dans la nécessité d'acheter, à court délai, une grande quantité de blé, avec la probabilité d'avoir à en acheter encore d'autres quantités considérables, dans un avenir rapproché. C'est le 23 novembre que le Gouvernement s'est trouvé dans cette situation. La ligne de conduite que nous avons adoptée et suivie a été expliquée et je n'ai pas à y revenir. Le Gouvernement ne pouvait pas se présenter sur le marché, par l'entremise d'un agent et se procurer tout le blé nécessaire, dans les délais fixés, sans amener une situation qu'il jugeait incompatible avec ses devoirs d'agent et de fidéicommissaire. Dans ces circonstances, il s'est adressé à des hommes d'affaires bien connus dont les conseils pouvaient être très précieux. Nous avons été avisés non seulement quant aux mesures à prendre, mais aussi quant aux difficultés que nous aurions à surmonter, si nous adoptions d'autres moyens. Le résultat de la consultation fut que, pour remplir fidèlement nos fonctions d'agent de la commission des Alliés et des producteurs canadiens nous ne pouvions faire autrement que réquisitionner ce blé. Ces négociations ont été conduites confidentiellement ainsi que cela doit toujours se faire en de pareils cas. Deux de ceux que nous avons consultés ont jugé à propos de rendre publics une partie des conseils qu'ils ont donnés mais, malgré cette indiscrétion, je ne crois pas nécessaire de divulguer tout ce qu'ils nous ont représenté ni ce qui nous a été conseillé par les autres personnes consultées. Cette nécessité se présentera peut-être un jour.

M. KNOWLES: Est-il vrai qu'une des plus importantes maisons du Canada s'est déclarée prête à obtenir tout le blé nécessaire, sans recourir à des moyens extraordinaires?

L'hon. M. MEIGHEN: Il est absolument vrai qu'il n'y avait probablement pas un seul commissaire au Canada qui ne fût prêt à acheter le blé au prix ordinaire d'un cent le boisseau. Quel est le commissaire qui ne désirerait pas obtenir une pareille commande? Mais en réponse à l'honorable député de Moosejaw, je n'hésite pas à affirmer qu'il ne s'est pas trouvé un seul com-

missionnaire qui ne fût disposé à admettre que si le Gouvernement se présentait sur le marché pour acheter le blé en question, il se produirait immédiatement une hausse. . .

L'hon. M. OLIVER: Très bien.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député d'Edmonton dit "très bien! très bien!" Je sais ce qu'il pense, à savoir que si nous avions envoyé des agents sur le marché, les cultivateurs auraient eu le profit. Personne ne nie que les cultivateurs auraient bénéficié du résultat précisément comme ils le font maintenant. Mais il y a un résultat qui se serait produit, qui n'a pas eu lieu. C'est que les immenses profits qui seraient allés à l'intermédiaire, l'objet habituel de la jalousie et des attaques de l'honorable député d'Edmonton et d'autres membres de l'opposition, auraient été enlevés aux alliés pour qui nous agissions. L'honorable député ne dit pas "très bien! très bien!" en réponse à cela, mais il le sait.

L'hon. M. OLIVER: Le grain est manutentionné pour une certaine commission, un pourcentage d'un demi-cent le boisseau, et je suppose que les acheteurs l'auraient acquis à cette commission.

L'hon. M. MEIGHEN: Aucun doute qu'ils l'auraient acheté et avec plaisir. Les honorables membres remarqueront qu'après avoir vilipendé les intermédiaires et tous ceux qui leur ressemblent, si c'est nécessaire pour faire de l'opposition au Gouvernement du jour, l'honorable député peut très volontiers assumer le rôle de champion des intermédiaires et des agents. Il dit, et le chef de l'opposition l'approuve, que tout acheteur est prêt à payer une commission et que le Gouvernement devrait alors permettre à l'agent d'obtenir sa commission sur chaque achat.

M. MARTIN (Regina): N'aurait-il pas été possible sans employer aucun agent du tout de faire exactement la même chose que vous avez fait dans l'achat du grain de semence; employer les fonctionnaires de votre propre département à acheter ce grain, ces fonctionnaires recevant leurs appointements mais pas de commission.

L'hon. M. MEIGHEN: C'eût certainement été impossible. La seule autre façon de procéder aurait été de le faire transporter par quelqu'un sur le marché en payant la commission ordinaire.

M. TURRIFF: Vous aviez Wesley Allison.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne doute pas que si ces honorables députés avaient été au pouvoir, c'est ce qu'ils auraient fait. Je veux discuter cette question à fond et sérieusement comme elle doit l'être.

M. KNOWLES: Et elle a besoin d'être discutée.

L'hon. M. MEIGHEN: Il faut la discuter et elle va l'être. Les honorables députés disent que nous aurions pu placer un agent ou des agents sur le marché en leur donnant une commission de tant par boisseau pour acheter le grain. On prétend que la quantité disponible n'était pas proportionnée à celle qui était indiquée à cette époque par la bourse du grain.

C'est vrai dans un sens, mais d'un autre côté cela n'a rien à faire avec l'objet en discussion. Il est vrai que la bourse du grain fait des opérations de millions de boisseaux. Les opérations du même grain se font peut-être dix fois, peut-être cinquante fois, peut-être cent fois. Les treize ou quinze millions de boisseaux que nous avons à l'idée, comme dans ce cas-ci, pourraient avant d'atteindre finalement un acheteur pour l'exportation avoir subi une dizaine ou une centaine d'opérations. Mais, l'achat pour l'exportation et l'emploi de treize ou quinze millions de boisseaux est une transaction considérable, même en ce qui concerne les opérations de la bourse du grain. Cette transaction peut représenter cinq, dix ou vingt fois cette somme des opérations dans le cours ordinaire du trafic du grain. Je crois m'être fait comprendre clairement.

Il n'en est pas un de ceux qui ont été appelés à donner leur opinion dans cette affaire, et qui devaient avoir les qualités voulues pour le faire, qui n'ait pas admis qu'il aurait été absolument impossible de cacher le principal derrière l'agent et d'éviter, du moins en partie, les conséquences de l'année antérieure, un gonflement du marché au bénéfice du commerçant et du spéculateur de grain et au détriment du consommateur et de la commission des alliés.

On a craint un temps quelque dislocation dans les marchés qui avaient déjà été faits et l'on a cherché des moyens pour réduire cette difficulté au minimum. On a demandé et suivi les conseils de ces personnes et je crois qu'il faut les féliciter aussi bien que le pays de l'excellence du travail accompli. Cela naturellement, regardait le commerçant seul, un homme qui a droit d'être traité avec justice par les gouvernements aussi bien que par tous, et c'était là la principale objection—j'irais plus loin et je dirais la seule objection à la ligne de con-

duite du Gouvernement par ceux qui ont été appelés à donner leur opinion.

De tous ceux dont le Gouvernement a pris conseil, il n'en est pas un seul qui ait trouvé le moindre inconvénient à ce que l'on a fait, et pour s'y opposer, il faut ou avoir des raisons d'ordre politique ou bien être intermédiaire, marchand ou spéculateur.

L'hon. M. OLIVER: Quelles sont les personnes avec lesquelles on s'est consulté?

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député en connaît deux; les autres habitent dans l'Est. Pour ma part, j'en dévoilerais volontiers les noms, mais comme il s'agit d'une chose qui regarde le ministère du Commerce et que ces personnes ont été convoquées par le ministre, je laisserai à ce dernier le soin de décider s'il y a lieu d'en dévoiler les noms.

L'hon. M. OLIVER: En tous cas, c'étaient des marchands ou des spéculateurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas. L'honorable député semble savoir quelles sont ces personnes, mais il voudrait qu'on en dévoilât les noms, si c'était possible.

L'hon. M. OLIVER: Nous savons fort bien que mon honorable ami a pris l'avis de M. Crowe, membre du Winnipeg Grain Exchange, et de M. Crerar, membre de la Grain Growers' Grain Association, et que ce sont là deux marchands et commissaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, et il ne s'est manifesté d'opposition qu'à ce seul point de vue-là. Nul n'a prétendu, et nul ne saurait prétendre aujourd'hui, à moins d'avoir pour cela des raisons d'ordre purement politique, que la prise de cette mesure a été préjudiciable aux producteurs, c'est-à-dire aux cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Le solliciteur général ou ses amis se sont-ils consultés là-dessus avec les cultivateurs de l'Ouest?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne crois pas que l'association dont l'honorable député se constitue souvent le champion trouve bon qu'il dise de M. Crerar, membre de la Grain Growers' Grain Association, qu'il ne représente à aucun titre les cultivateurs de l'Ouest. J'ai lieu de penser que ces cultivateurs ont tout à gagner à ce que M. Crerar représente la Grain Growers' Grain Association qui a été fondée dans leur intérêt.

L'hon. M. OLIVER: Et M. Crerar s'est prononcé contre la mise en réquisition.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. MEIGHEN: Pas au point de vue de l'agriculture, ses avis et ses observations ont simplement porté sur les conséquences de la mesure en ce qui concerne le commerce des intermédiaires et des spéculateurs. Si je devais dire à l'honorable député tout ce que l'on a allégué au point de vue des cultivateurs, cela ne s'accorderait guère avec l'argumentation qu'il a échaufaudée cet après-midi. Tous les arguments que l'on a fait valoir au point de vue des cultivateurs militaient en faveur de la mise en réquisition.

L'hon. M. OLIVER: Puisque mon honorable ami invoque en cette matière le témoignage de personnes faisant autorité, il n'est que juste qu'il nous fasse part de ce qu'elles ont dit.

L'hon. M. MEIGHEN: Je veux me montrer aussi loyal, plus loyal que certains des orateurs qui m'ont précédé dans ce débat. Des opinions et des noms des personnes en question, je n'en dirai pas plus long qu'il n'en ont dit eux-mêmes. Le ministre pourra aller plus loin, si tel est son désir.

Passons maintenant aux conséquences réelles de la réquisition. Aux yeux de quiconque est au fait des choses du commerce, il est bien évident que si au lieu de procéder comme nous avons fait, nous avions acheté le blé ouvertement, il s'en serait suivi une hausse. Il était difficile de dire quel mode d'achat était susceptible de provoquer la hausse la plus considérable. Les deux modes devaient vraisemblablement amener une hausse rapide. Si nous avions acheté le blé ouvertement, comme on fait d'ordinaire, on aurait immédiatement constaté comme un gonflement de prix; c'est un point sur lequel tout le monde était et est encore d'accord.

Je le demande aux membres de la gauche aussi bien qu'à mes collègues de la droite: le Gouvernement aurait-il eu raison, en sa qualité de représentant de la commission des alliés, de recourir à un mode d'achat qui eût provoqué la hausse du grain de l'Ouest, de tout le grain que l'on désirait acheter en entrepôt; à un mode d'achat qui eût amené un gonflement considérable du prix du blé au profit de ceux qui le gardaient en entrepôt et au détriment de ceux pour qui le Gouvernement intervenait?

L'hon. M. OLIVER: Cette préoccupation ne semble guère avoir tourmenté le Gouvernement quand il s'est agi de l'achat des obus et des fusées.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà que l'honorable député voudrait passer maintenant à

la question des obus et des fusées, qu'il ne s'occupe pas trop longtemps de la fusée: elle pourrait bien lui brûler entre les mains. Mais c'est du blé qu'il s'agit en ce moment, et je me propose de ne point m'écarter de mon sujet.

M. KNOWLES: Je crois vraiment que mon honorable ami regrette aujourd'hui de s'être jamais mêlé de cette affaire.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami est parfaitement libre de croire ce qu'il voudra, mais j'espère qu'il me concédera le même privilège. Je discute en ce moment les effets de la décision que nous avons prise. Il est facile de se faire une idée de ce qui serait arrivé si nous avions agi autrement; une hausse se serait immédiatement produite sur le blé emmagasiné, pour le plus grand profit des spéculateurs. Il est réjouissant d'entendre l'honorable député raconter que des spéculateurs se sont plaints d'avoir perdu $200,000 par cette opération, et il semble dire que nous leur avons causé un tort considérable. Il y a à peine trois semaines que le même député soutenait que nous étions une bande de conspirateurs et que nous n'avions d'autre but que d'extorquer de l'argent aux cultivateurs de l'Ontario, en dépréciant la cote du blé. Aujourd'hui, il verse des larmes parce que les moyens que nous avons pris ont fait perdre $200,000 aux spéculateurs, pour le plus grand avantage de la commission des Alliés.

Pour ma part, je n'en crois rien. Tout simplement, les spéculateurs n'ont pas encaissé les bénéfices qu'ils eussent faits si les choses s'étaient passées autrement; c'est ce qu'ils considèrent comme une perte. Ils auraient réalisé d'énormes bénéfices si le Gouvernement s'était présenté ouvertement sur le marché, pour acheter tout le blé qu'ils détenaient. Si nous avions chargé les marchands à commission d'acheter pour nous, une hausse d'un cent par boisseau aurait occasionné à la commission des Alliés une dépense de $130,000 et n'aurait pas procuré un dollar de plus aux cultivateurs. Le moyen que nous avons adopté a produit une hausse sur le blé à l'Ouest des élévateurs de Fort-William, sur le blé qui était encore entre les mains des cultivateurs. Si nous avions agi autrement, la même hausse serait produite dans l'Ouest mais, grâce à la mise en réquisition, les spéculateurs n'ont pas pu réaliser de bénéfices au détriment de la commission des Alliés et sans profits pour les producteurs de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: Ce que nous demandons, c'est de laisser le commerce suivre son cours ordinaire, à moins de circonstances exceptionnelles.

L'hon. M. MEIGHEN: Le moyen que conseille mon honorable ami aurait eu des résultats déplorables pour la commission des alliés et aurait enrichi les spéculateurs dont il se fait le champion cet après-midi. La hausse qui s'est produite sur le blé, par suite du réquisitionnement, est allée dans la poche des cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami pourrait-il produire une nouvelle hausse sur le blé?

L'hon. M. MEIGHEN: Quand de nouveaux cas se présenteront, nous les étudierons et nous serons guidés par les mêmes motifs que dans les occasions précédentes, et rien de ce que l'honorable député a dit aujourd'hui n'est de nature à nous faire dévier de cette ligne de conduite.

L'hon. M. OLIVER: Vu que les alliés n'ont encore reçu qu'une très petite partie de ce blé, il n'est pas probable qu'ils s'adressent de nouveau au Gouvernement pour en avoir.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est maintenant le sort des alliés qui inquiète mon honorable ami. Ils ont obtenu du blé à $1.04¾ le boisseau, tandis qu'ils l'auraient payé environ $1.30, si ses conseils avaient été suivis.

L'hon. M. OLIVER: Ils n'en ont pas eu du tout.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous leur avons livré tout ce qu'ils ont commandé.

L'hon. M. OLIVER: Ils ne peuvent pas se nourrir avec des connaissements.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami ne ferait-il pas mieux d'aller leur aider? Nous avons rempli notre part du marché. Si mon honorable ami a des objections sérieuses à poser, je consens à être interrompu mais il ne peut pas espérer gagner quelque chose en se plaignant de la conduite des alliés et en en attribuant la responsabilité au Gouvernement canadien. Nous avons supposé—et rien ne fait voir que nous nous sommes trompés—que la commission des alliés désirait avoir ce blé à très courte échéance et qu'elle serait en état d'en prendre livaison et de le transporter en Europe. Il n'y a aucun doute que la commission croyait aussi pouvoir agir ainsi. Mais les péripéties de la guerre ne peuvent pas être prévues avec certitude, même par la com-

mission des alliés, bien que l'honorable représentant d'Edmonton soit, peut-être, hommes à prévoir tout cela.

Ils ne surent prévoir les exigences de la guerre et y conformer exactement leur conduite. Il a dû survenir des événements sur lesquels ils n'avaient pas compté et qui les empêchèrent de transporter le blé, leur part à eux de l'entreprise, dans le temps qu'ils s'étaient d'abord fixé. Quant à nous, nous avions rempli nos obligations, en leur procurant le blé à un prix raisonnable, au prix courant. Notre devoir envers les alliés pour qui nous nous entremettions se trouvait accompli.

M. KNOWLES: Quelle quantité les alliés vous ont-ils demandé de leur procurer?

L'hon. M. MEIGHEN: Nos honorables collègues ne finissent plus de demander la même chose, et le ministre du Commerce lui a répondu en autant qu'il nous est possible de répondre. Nous avons exécuté la commande qui nous fut donnée. Il s'est échangé au préalable sur l'urgence de la commande, d'autres messages et négociations qui nous faisaient un devoir évident de voir à l'exécution de cette commande dans un très bref délai et à cette fin d'employer le procédé d'expropriation. Autrement les gouvernements pour lesquels nous nous entremettions auraient subi des pertes sérieuses, dont les cultivateurs mêmes n'auraient retiré aucun bénéfice au delà de ce qu'ils ont réalisé par le procédé qu'on nous recommande.

M. KNOWLES: Je tiens à détromper l'honorable ministre. Je n'ai pas demandé au ministre du Commerce quelle était la quantité, je me suis enquis de l'époque, si le ministre ne veut pas dire la quantité, c'est autre chose.

L'hon. M. MEIGHEN: La question fut posée et la réponse donnée, et je croyais que c'était l'honorable député de Moosejaw qui l'avait posée.

M. KNOWLES: Je n'étais pas à la Chambre quand la réponse fut donnée, et l'honorable député m'en dirait peut-être la substance.

L'hon. M. MEIGHEN: La quantité est celle dont il fut fait livraison.

M. KNOWLES: Mais combien a-t-on demandé au Gouvernement de fournir?

L'hon. M. MEIGHEN: Les chiffres sont consignés aux documents publics; 13,000,000 de boisseaux ont été mis en réquisition.

M. KNOWLES: Les Alliés ont-ils demandé 13,000,000 de boisseaux ou combien en ont-ils demandé de plus?

L'hon. M. MEIGHEN: La quantité que nous leur avons procurée est la quantité demandée.

M. KNOWLES: L'honorable député n'est pas tenu de répondre malgré lui.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il compris que c'était 13,000,000 de boisseaux?

M. KNOWLES: Ont-ils demandé 13,000,000 de boisseaux?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne me rappelle pas le texte même de la commande, mais la quantité était posée entre certaines limites, de façon que la quantité que nous avons expropriée pour eux remplissait la commande. L'honorable député sait bien qu'il est impossible de publier les communications qui se sont échangées à ce propos entre le ministère et les Alliés; s'il l'ignore, c'est qu'il n'a pas le sentiment juste de ses responsabilités de député. Ces documents, on le comprend facilement, expriment des faits et des inquiétudes qu'il faut tenir secrets et une personne qui comprend son devoir ne saurait en demander la publication.

M. KNOWLES: Assurément vous pourriez en dévoiler au moins cette partie.

L'hon. M. MEIGHEN: Nous l'avons fait.

M. KNOWLES: Quand donc?

L'hon. M. MEIGHEN: A la Chambre—à l'instant. Combien faut-il de réponses à mon honorable ami? La commande était rédigée de telle façon que le grain que nous avons fourni à cette époque répondait aux termes et quant à la quantité requise et quant à la date de livraison. Je ne vois rien autre chose qui s'applique au débat.

On prétend que le commerce a eu à souffrir, et l'honorable député d'Edmonton s'est ingénié à démontrer que nous avions retourné tout le grain excepté celui que nous avions reçu des cultivateurs; que les cultivateurs avaient 3,000,000 de boisseaux et les commençants et les minotiers 7,500,000; qu'à ces derniers nous avions retourné leur grain et gardé le blé des cultivateurs et que nous l'avions encore. Le grain que nous avons retourné a été remis dans les dix jours; en réalité, il ne fut que prêté pour éviter d'avoir à Fort-William une interruption dans

l'exécution des commandes et dans le transport du grain. Le tout fut assujetti à des contrats, contenant les garanties nécessaires que le grain serait remplacé de la même manière, ce qui fut fait. C'est là tout le prétendu retard. Ce n'est pas tout; en centralisant et en gardant le contrôle à Fort-William, nous avons obtenu une plus grande diligence que n'avait jamais vue ce port dans le cours de son existence.

L'honorable député nous a blâmés pour un prétendu retard d'une couple de jours. Il n'y a pas eu de retard; nous n'avions aucun motif de retarder. Le décret, à ma connaissance, fut rendu le samedi soir et le lendemain matin, à la demande des gens de Fort-William, j'ai moi-même, au nom du Gouvernement, donné l'ordre de ne pas retarder le chargement d'aucun navire ni le départ du grain des élévateurs de Fort-William.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce la seule commande reçue de cette commission?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, nous avons reçu d'autres commandes à différentes reprises.

L'hon. M. MARCIL: Qu'est-ce qu'on en a fait?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne me rappelle pas s'il s'agissait d'une commande de l'étranger ou non, mais nous avions déjà réquisitionné une quantité d'autre espèce de grain. Nous avons exécuté d'autres commandes en achetant tout simplement le grain, mais elles nous laissaient le délai voulu pour acheter sans influencer le marché outre mesure et sans risquer de causer des pertes à ceux pour le compte desquels nous nous entremettions.

Je discutais le prétendu retard. Le département en organisant, centralisant et gardant le contrôle, au lieu de retarder l'écoulement du grain, l'a rendu plus rapide, plus facile et plus économique du temps. En moins de quatre ou cinq jours après le décret de réquisitionnement, il s'écoula plus de grain par le port de Fort-William qu'il ne s'en était jamais transporté depuis l'existence du port.

Permettez que je fasse une espèce de description du procédé qui fut mis en œuvre. Fort-William ressemble à un grand entonnoir où s'enfourne le grain de l'Ouest. Après qu'il fut requisitionné, le grain continua de s'y enfourner mais avec plus de rapidité parce que la Commission du grain avait la haute main sur les transports, et pouvait voir à ce que chaque navire prît toute sa cargaison au même élévateur au lieu de passer d'un élévateur à l'autre. Le grain continua de se précipiter dans cet entonnoir avec une plus grande célérité qu'auparavant. Mais, en même temps, les livraisons régulières de grain s'exécutèrent et le reste du grain fut exproprié par le Gouvernement à mesure qu'il arrivait à Fort-William. Voilà une description des événements.

En réalité, il n'en est surgi aucun dérangement appréciable. On craignit d'abord un grand dérangement. Il faut avouer que, chez les commerçants de grain, surtout à Winnipeg, on s'inquiéta fort qu'il n'y aurait pas moyen de surmonter ces obstacles d'une façon efficace, et s'il en résulterait une grande perte pour ces commerçants. Mais dès qu'ils comprirent les mesures que nous avions prises pour équilibrer la situation et faire droit à toutes leurs légitimes demandes, du premier au dernier, ils nous approuvèrent hautement.

Je tiens à appuyer ce que dit le ministre du Commerce à l'égard de ces gens. Nous visions à réduire leurs pertes, et même leur inquiétude à leur plus simple expression. De leur part, je suis convaincu qu'ils voulaient nous seconder, même avec l'idée que ce serait à leur détriment. Ils montrèrent dans l'occurence un bon esprit, et collaborèrent avec le Gouvernement le mieux possible pour que l'expropriation décrétée fût mise en vigueur avec le moins de trouble et d'inconvénient possible. A mon avis, les cultivateurs de l'Ouest, à part quelques-uns peut-être qui partagent les opinions de nos honorables amis de la gauche ou qui se laissent facilement entraîner par eux, ont approuvé les mesures que nous avons prises.

M. MARTIN (Régina): J'aimerais savoir du ministre si ses renseignements lui permettent de nous dire quelle quantité du grain dans les élévateurs appartenait aux cultivateurs.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je suis content que l'honorable député parle de la chose. Avant de décréter l'expropriation, on chercha minutieusement quel pourcentage il y avait de disponible chez les cultivateurs. Le chiffre qu'on mentionna en général—je pense même que c'est le seul dont il fut question—fut 25 p. 100. Je crois que tout le monde fit à peu près le même rapport. Par la suite on s'aperçut que c'était bien la quantité approximative. On a accusé des compagnies de grain d'avoir payé pour du grain qui n'avait pas été réquisitionné le prix du grain réquisitionné sous prétexte qu'il

l'avait été. Il peut bien se faire—je crois même qu'il en est ainsi—que des commerçants aient acheté du blé non réquisitionné et qui restait entre les mains des cultivateurs, au prix du blé réquisitionné, sans même qu'il y eut fraude peut-être de la part de certains des commerçants.

Nous avons reçu des plaintes dans ce sens. En réalité, la commission des grains à qui il incombait d'étudier à fond tous les cas de cette nature dès qu'on portait plainte, a forcé, dans nombre de cas, les commerçants de grain de payer aux cultivateurs le prix additionnel s'ils avaient réglé à la condition que le grain avait été approprié, bien que cette appropriation n'existât nullement. Voici comment tout cela s'est terminé: on a approprié, à Fort-William, environ 10,000,000 de boisseaux du grain des spéculateurs. Toute cette quantité avait été payée au prix du marché; antérieurement à la date de l'achat le marché avait accusé une hausse. Nul être humain ne pourrait dire si cette hausse se serait maintenue une heure de plus. Une baisse aurait pu se produire dès le lendemain; le contraire aurait pu également se produire, nous ne le savons pas. Quoi qu'il en soit, avant cette appropriation, le prix se trouvait à la hausse et l'on payait $1.04¾ le blé Nord n° 1.

A entendre les honorables membres de la gauche discuter, on serait presque tenté de croire qu'approprier du grain, s'était commettre une injustice criante; qu'acheter du grain ou tout autre article, au prix du marché, c'était causer un préjudice sérieux au détenteur ou au propriétaire du grain. Il est certain qu'à moins que des circonstances ne l'exigent autrement, c'est le droit d'un particulier de choisir le temps qui lui convient pour vendre, mais dire qu'on occasionne un préjudice ou une perte quelconque, c'est exagérer les faits. J'ai entendu des honorables membres de la gauche —l'honorable représentant d'Edmonton, je crois—demander pourquoi on n'accapare pas les produits des fabricants. On s'approprie les produits des cultivateurs, pourquoi ne pas en faire autant dans le cas des articles produits par les manufacturiers? Eh bien, il y a, dans cette Chambre, des manufacturiers et je leur demande si l'un d'entre eux ne se réjouirait pas grandement de voir le Gouvernement procéder à l'appropriation de tous ses produits, au prix du marché. Le jour qui marquerait cette appropriation ne serait-il pas le jour le plus heureux de toute sa carrière de manufacturier?

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. OLIVER: Non, si la cote du marché s'élève.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans ce cas, ni lui ni aucun autre ne connaît si la cote du marché s'élèvera au cours de l'heure suivante. S'il le sait, il peut se rendre au marché, acheter en dépit de sa conviction, et tirer profit de la hausse. Je ne conçois pas toutefois qu'il appartiendrait à un cultivateur quelconque de tenter cet essai, contre sa conviction. Il a obtenu la pleine valeur du grain qu'il avait en main le jour où le grain a été approprié et il a reçu plus que cela: il a obtenu la valeur ajoutée de chaque boisseau qu'il avait en réserve, et je crois pas qu'au nombre des cultivateurs de l'Ouest canadien qui avaient du grain à disposer, il s'en soit trouvé un seul qui n'eût pas mis de côté plusieurs boisseaux de grain pour chaque boisseau qu'il avait de disponible.

Il a réalisé le profit qui s'est accru par suite de l'accroissement de valeur ajouté à ce qu'il avait mis de côté, et il a obtenu un prix raisonnable pour chaque boisseau qu'il a vendu. Ainsi donc, dans l'ensemble, la classe agricole du Canada, grâce à l'attitude prise, a fait des gains non par milliers, mais par centaines de milliers—oui, par millions. Elle aurait gagné autant, si nous avions pris une attitude opposée. Les spéculateurs n'ont pas été les perdants; d'autre part, ils n'ont pas été le gagnants qu'ils auraient été, si nous avions pris l'attitude prônée par les honorables membres de la gauche. Ils n'ont pas été les gagnants aux dépens de notre mandant, la commission des Alliés en Europe. Voilà ce que je tiens pour bonne politique de la part du Gouvernement; c'est l'attitude qu'une bonne administration devrait tenir. Partout où elle peut faire disparaître l'intermédiaire, elle devrait l'éloigner; partout où elle peut agir dans l'intérêt de ses mandants, elle devrait agir en la façon observée par tout autre mandataire. C'est là ce que nous avons fait dans ce cas; nous en avons agi ainsi pour l'avantage des producteurs et pour celui de nos mandants et ce sont les seuls dont les intérêts devraient préoccuper notre esprit.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

Après délibération sommaire en comité général, de plusieurs projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 76), déposé par M. Douglass, pour faire droit à Christopher Sinclair;

Le 2e (bill n° 79), déposé par M. Thoburn, pour faire droit à Hope Fothergill Boily;

Le 3e (bill n° 92), déposé par M. Scott, pour faire droit à Robert Charles Vandreau;

Le 4e (bill n° 93), déposé par M. Boys, pour faire droit à Percy Lynn Woods;

Le 5e (bill n° 88), déposé par M. Schaffner, autorisant la Manitoba and Saskatchewan Bible Society;

Le 6e (bill n° 82), déposé par M. Nesbitt, autorisant la Fire Insurance Company of Canada.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

M. TURRIFF: Depuis que la Chambre s'est réunie, au mois de janvier dernier, nous avons attendu avec une certaine curiosité les raisons qui seraient apportées par mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce pour la façon inaccoutumée avec laquelle le Gouvernement a réquisitionné le blé dont les Alliés avaient besoin. Nous espérions certainement qu'il existerait quelque bonne raison pour excuser le Gouvernement d'avoir troublé le commerce du pays jusqu'au point que nous avons relevé, mais lorsque mon honorable ami le ministre de l'Industrie et du Commerce et son collègue le solliciteur général, les deux ministres qui étaient intéressés à assurer notre sort, à ce point de vue, ont donné leurs explications au comité, aujourd'hui, nous avons constaté qu'ils n'avaient pas d'autre excuse à invoquer que celle qui a consisté pour eux à dire qu'à leur estime l'attitude qu'ils ont prise était la meilleure dans les circonstances.

Mon honorable ami le solliciteur général s'est plaint de ce que l'opposition trouvait toujours à redire à tout ce que le Gouvernement pouvait faire. Je suis prêt à reconnaître avec l'honorable solliciteur général que nous, membres de la gauche, ne pouvons espérer du Gouvernement grand'chose sur lequel il nous soit possible de tomber d'accord avec lui. Une raison fournie par l'honorable solliciteur général et qu'il a semblé tenir comme s'appliquant à tout, a été que, en réquisitionnant 13,000,000 de boisseaux de blé, en novembre dernier, le Gouvernement a élevé le prix du blé que les cultivateurs de l'Ouest avaient à vendre. Arrêtons-nous un instant pour étudier ce point et pour voir quelle excuse, s'il s'en trouve une seule, on peut invoquer au sujet de cette déclaration du solliciteur général.

Lorsque le blé a été réquisitionné, il y avait encore, dans l'Ouest, au moins 200,000,000 de boisseaux de blé à vendre.

Mon honorable ami a laissé entendre que l'attitude du Gouvernement, en prenant 13,000,000 de ces 200,000,000 de boisseaux, a eu pour résultat d'élever le prix du blé et donner plus de valeur à chaque boisseau de blé que le cultivateur avait à vendre. Autant vaudrait dire que si douze cultivateurs apportant 200 boisseaux de pommes de terre qu'ils voudraient vendre sur le marché d'Ottawa et que si un chef de famille d'Ottawa achetait treize boisseaux de ces pommes de terre le prix qu'il paierait deviendrait le prix des pommes de terre par tout le Canada, parce que le pourcentage serait le même. Ce n'est là qu'une des absurdités de l'argument invoqué par les honorables membres de la droite. On doit se rappeler que le prix du blé a augmenté par tous les Etats-Unis, dans le même temps. En réalité, notre marché canadien n'a fait que suivre le cours du marché des Etats-Unis.

Plusieurs fois avant le 27 novembre, alors que le ministre a réquisitionné ce blé, le prix avait augmenté et certes, nul homme qui a son bon sens naturel ne dira que, parce que mon honorable ami a retiré du marché, en le réquisitionnant, ou de toute autre façon le blé offert en vente, il a augmenté le prix des 200,000,000 de boisseaux, en vente au Canada, et celui des 700,000,000 ou des 800,000,000 de boisseaux placés sur les marchés des Etats-Unis. Ces 13,000,000 de boisseaux représenteraient environ 1 p. 100 du blé concerné. Et nos honorables amis invoquent cela pour excuser auprès des cultivateurs de l'Ouest l'attitude que le Gouvernement a prise en réquisitionnant ce blé, et il cherche à se tirer de l'impasse où il se trouve acculé en s'efforçant de convaincre le cultivateur que l'attitude prise par le Gouvernement lui a assuré un prix plus élevé pour son blé.

Il est impossible de dire absolument ce que mon honorable ami avait en vue, lorsqu'il a fait cela. Je suis porté à croire que le ministre a fait ce que, à son estime, était la meilleure chose à faire, dans les circonstances. Je suis tenté de penser encore que son collègue, le solliciteur général a cru qu'il avait en main le moyen de porter un coup politique de grand effet. Il y avait alors un mouvement assez accentué en

faveur de la franchise du blé, pourvu que le ministre de l'Industrie et du Commerce me permette de mentionner encore une fois la franchise du blé, en cette enceinte et au cours de cette session. On agitait alors beaucoup la question du blé en franchise et le solliciteur général a compris ainsi la question: L'occasion se présente de réquisitionner 13,000,000 de boisseaux de blé ordinaire, au moment où se termine la saison de la navigation, il s'opère une baisse dans le prix du blé. Sans doute, mon honorable ami a dû s'exposer à quelques risques, parce que durant un temps considérable le prix du blé avait augmenté, mais du moment que la saison de navigation se termine, le prix du blé baisse ordinairement.

Le solliciteur général, j'imagine, s'attendait à se trouver dans la posture que le Gouvernement avait réquisitionné une certaine quantité de blé, dont une grande partie appartenait aux cultivateurs de l'Ouest, et vu que ces cultivateurs particuliers auraient reçu un prix plus élevé pour leur blé, cela aurait démontré la perspicacité du Gouvernement et que le Gouvernement travaillait dans les intérêts des cultivateurs. Malheureusement pour les calculs de mon honorable ami, si c'était là son but, le contraire même s'est produit. Le réquisitionnement de ce blé, au lieu de permettre à mon honorable ami de faire de la propagande politique, a eu pour résultat une hausse extraordinaire dans les prix du blé. Le prix du blé a été à la hausse et les cultivateurs qui avaient en main du blé alors et qui ont dû accepter le prix qu'on en offrait, sans pouvoir faire autrement, sont ceux qui ont souffert et qui se plaignent amèrement de la façon dont ils ont été traités.

Le ministre a dit aujourd'hui qu'il était parfaitement juste que le cultivateur généralement parlant, ait le droit d'user de son propre jugement et de choisir l'époque à laquelle il vendra son blé et le prix qu'il en acceptera. Personne ne proteste que le prix qui a été payé n'était pas un prix raisonnable. Pour le blé n° 1 du Nord, $1.04¾ à Fort-William est un assez bon prix. Mais le cultivateur avait certainement le droit de dire s'il voulait l'accepter ou non. Si mon honorable ami avait offert aux cultivateurs d'acheter leur blé à ce prix, plusieurs le lui auraient probablement vendu.

Mais il y avait dans l'Ouest plusieurs centaines de cultivateurs qui ne voulaient pas vendre leur blé à cette époque, ceux par exemple qui avaient fini de battre leur blé, qui en avaient vendu un wagon ou deux pour payer les frais du battage, de la moisson ou de l'emmagasinage. Ils espéraient que le prix du blé hausserait, et ils l'avaient expédié à Fort-William dans l'intention de ne le vendre qu'au printemps. Il ne faut pas oublier que le cultivateur ne peut pas conserver son blé dans l'élévateur de sa localité. Les élévateurs dans les prairies qui sont utilisés pour le commerce courant du blé et non pas pour le garder en entrepôt pendant longtemps, ne peuvent pas se laisser encombrer de cette façon. Un cultivateur apporte son blé à l'élévateur avec l'entente que le propriétaire de l'élévateur a le droit d'expédier ce blé à la tête des lacs pour l'y mettre en entrepôt. Cela n'a pas d'importance pour le cultivateur; le prix d'entreposage est le même à la tête des lacs que dans les élévateurs de sa localité. Ca lui est égal, et s'il veut garder son blé jusqu'au printemps suivant ou profiter d'une hausse du marché dans l'hiver, il met son grain en entrepôt à Fort-William ou à Port-Arthur. S'il veut le vendre, tout ce qu'il a à faire, est de signer son certificat et de le remettre à l'acheteur, et de recevoir son chèque pour le montant.

Je puis assurer le solliciteur général et le ministre du Commerce, qu'une bonne partie du blé réquisitionné appartenait à des cultivateurs. On a admis aujourd'hui dans la Chambre qu'il y en avait au moins le quart. Je tiens d'un membre éminent de la Bourse des céréales, qui est bien placé pour parler de la question, et, si je me trompe, le ministre qui connaît probablement les chiffres exacts peut me reprendre—que plus de 5,000,000 de boisseaux de ce blé appartenaient à des cultivateurs et n'étaient pas vendus ce jour là. Ces cultivateurs ont perdu beaucoup d'argent. Des cultivateurs de mon comté me l'ont dit. L'un d'eux que j'ai rencontré ici par hasard, il y a un mois environ, m'a dit qu'il avait trois wagons de blé à Fort-William à l'époque où la réquisition a eu lieu, et qu'à l'heure où il me parlait, sa perte s'élevait à environ $750.

Un autre cultivateur des environs de Frobisher, avait 10,000 boisseaux de blé en entrepôt à Fort-William qu'il se proposait de ne vendre qu'au printemps, et à l'époque où il m'écrivait il aurait pu vendre son blé $1.25 le boisseau, tandis que le Gouvernement ne le lui a payé que $1.04¾, et il a ainsi perdu $2,500. Il y a des centaines de cultivateurs dans le Nord-Ouest qui ont souffert des pertes de ce genre. Je suis convaincu qu'aucun de ces cultivateurs ne se

serait opposé à ce que son blé fût réquisitionné, si c'eût été une nécessité causée par la guerre, une nécessité pour l'Angleterre ou pour le Canada, ou encore pour un des alliés de la Grande-Bretagne; mais ils disent, et c'est tout naturel, que cette réquisition a été faite sans raison; que le ministre aurait pu se procurer ses 13,000,000 de boisseaux de blé sans causer aucune perturbation sur le marché des grains, sans nuire en rien au commerce, et sans aucun inconvénient pour personne.

Un des ministres a dit, cet après-midi, que le Gouvernement avait consulté avant d'agir. Nous ignorons qui il a consulté, mais nous savons que M. Crowe, un des plus importants commerçants de grain à Winnipeg et M. Crerar, président de la "Grain Growers' Grain Association", à Winnipeg, ont blâmé l'acte du Gouvernement; du moins c'est ce qu'ils ont dit dans des interviews publiées dans les journaux et qui n'ont jamais été contredites.

M. Richardson, de Kingston, probablement le plus grand marchand de grain du Canada a dit qu'il avait désapprouvé absolument ce réquisitionnement, et que le blé aurait pu être acheté sans causer aucune perturbation dans le commerce, sans faire de tort à personne, et sans provoquer une hausse des prix. M. Richardson a donné comme exemple qu'à un certain moment où il n'y avait sur le marché que 4,000,000 de boisseaux de blé rouge du printemps du Kansas, il en avait acheté 2,500,000 boisseaux sans faire hausser le prix de ¼ de cent. A l'époque même où l'honorable ministre du Commerce faisait cette réquisition, le blé arrivait en abondance à Fort-William à raison de 2 ou 3,000,000 de boisseaux par jour. Il n'y avait donc qu'à attendre une dizaine de jours pour avoir la quantité voulue, et en donnant secrètement la commande à un courtier, tout le blé nécessaire aurait pu être acheté sans causer aucune perturbation.

Le ministre du Commerce a dit qu'il était impossible d'acheter des cultivateurs. Je crois qu'il se trompe. Le jour même où il réquisitionnait ce blé, il y en avait des millions et des dizaines de millions de boisseaux dans l'Ouest, et chaque élévateur dans les endroits où le blé avait été battu, était rempli à déborder à la fin de novembre. Comme je l'ai dit l'autre jour, le ministre aurait pu acheter ce blé, parce qu'il se vendait dans les élévateurs de l'Ouest 10 cents de moins que celui qui était chargé sur les wagons du chemin de fer prêt à être expédié à Fort-William, où on le payait $1.04. C'eût été un bienfait pour le pays si ce blé avait été sorti des élévateurs de l'Ouest, et on aurait pu le transporter par le Transcontinental National et l'expédier à Portland ou à Saint-Jean pourvu que l'Etat eût accordé pour l'entier parcours le même tarif qu'entre Armstrong et Québec, et de cette façon il se serait procuré le blé à un prix plus bas pour ses clients, les Alliés.

L'honorable ministre du Commerce et son collègue ont prétendu cet après-midi, que le Gouvernement avait le devoir d'acheter au plus bas prix possible ce blé destiné particulièrement, je crois, au royaume d'Italie. Dans ce cas-là, pourquoi le Gouvernement a-t-il acheté du blé de novembre le 27 novembre? Pourquoi n'a-t-il pas acheté aux prix de décembre. A cette époque, le blé de décembre était coté à 6 ou 7 cents de moins que le blé de novembre. et comme le ministre devait savoir qu'il n'avait pas besoin du blé immédiatement, il aurait pu tout aussi bien l'acheter pour livraison un peu plus tard, et économiser ainsi 7 cents par boisseau, s'il travaillait si fort dans l'intérêt de l'Italie qui devait recevoir la plus grosse partie de ce blé. Comme preuve que mon honorable ami n'avait pas besoin du blé, alors, je dirai que dès que le réquisitionnement fût connu, les commerçants et les meuniers firent entendre de telles protestations, que sur les 13,000,000 de boisseaux il en remit 7,500,000 qui devaient être remplacés plus tard. Conséquemment, il aurait pu tout aussi bien acheter du blé de décembre et le payer beaucoup moins cher, ce qui eût été à l'avantage de ceux pour lesquels il l'achetait.

Un autre argument qui a été apporté cet après-midi, c'est qu'il fallait se hâter à cause du besoin pressant dans lequel se trouvait l'Italie qui, avant d'entrer en guerre, avait vendu elle-même son blé et à qui, par conséquent, il en fallait davantage; c'était pour cette raison que le Gouvernement ne pouvait pas retarder d'une heure à requisitionner le blé. A première vue, cela paraît avoir du bon sens; mais ne supporte pas l'examen. En prenant la moyenne ordinaire de boisseaux de blé par tête pour les peuples qui font usage de farine de blé, la population d'Italie depuis le 27 novembre jusqu'à ce jour aurait consommé environ 120,000,000 de boisseaux de blé. Un pays comme l'Angleterre consomme à peu près 7 boisseaux de blé par tête d'habitant. L'Italie, cependant, qui fait usage d'autres

sortes de grain et de fruits, ne consomme peut-être pas autant de blé. En supposant que l'Italie ne consomme que les deux tiers du Royaume-Uni, cela ferait encore 80,000,000 de boisseaux qu'elle aurait utilisés depuis le 27 novembre.

Si l'Italie avait été réellement dans un besoin aussi grand que le ferait croire la façon dont le Gouvernement a réquisitionné ce blé, il y a plusieurs mois qu'elle aurait envoyé aux différents ports assez de navires pour transporter 15,000,000 de boisseaux de blé sur l'océan. Ainsi, la prétention qu'il fallait agir en toute hâte ne tient pas debout. Comme l'a fait remarquer mon honorable ami d'Edmonton, cet après-midi, aussitôt que le Gouvernement se fut assuré ce blé, il entreprit de donner satisfaction aux minoteries et aux commerçants. Les grandes minoteries obtinrent tout le blé dont elles avaient besoin, et les commerçants eurent celui qui leur était nécessaire pour exécuter leurs traites, mais on ne donna à aucun cultivateur le choix de reprendre son blé, et d'en disposer autrement. On ne s'occupa pas d'eux.

Un grand nombre de petits meuniers ont aussi souffert considérablement de cette façon arbitraire de s'emparer du blé. Prenons le cas d'un petit meunier de l'Est qui avait acheté à l'avance par contrat 10,000 ou 20,000 boisseaux de blé. Ce blé était dans l'élévateur de Fort-William en attendant l'expédition. Le réquisitionnement eut lieu. Ces petits meuniers n'ayant pas d'entreprises de fourniture de farine pour aucun des pays alliés, ne profitaient pas alors de la faculté accordée aux autres d'emprunter du blé réquisitionné par l'Etat.

Mais ces minoteries ont des conventions avec les acheteurs, les boulangers et les marchands de farine. Quand elles ont acheté du blé, elles vendent une pareille quantité de farine. C'est ainsi que font toujours les meuniers. Dans le cas actuel, le meunier avait acheté son blé et, d'après le prix qu'il en avait payé, il avait vendu sa farine. L'Etat intervient et il lui prend son blé, ce qui l'oblige à s'en procurer d'autre moyennant une hausse de 5 à 10 cents par boisseau, mais il faut quand même qu'il vende sa farine au prix dont il a convenu. Beaucoup de petites minoteries ont de cette manière perdu des sommes considérables. Ceux qui en sont sortis sans trop de mal, ce sont les gros minotiers, les gros commerçants comme il arrive d'ordinaire dans les opérations de nos amis de la droite. Quant aux petits commerçants et quant aux cultivateurs en particulier, on n'a pour eux aucun égard et il leur est impossible de se tirer d'embarras par leurs propres forces. Le ministre du Commerce et de l'Industrie n'a-t-il pas dit que les Gouvernements des Etats alliés avaient demandé, non seulement du blé, mais aussi de l'avoine?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Non, je n'ai pas dit cela.

M. TURRIFF: Il faut que j'aie confondu avec ce qu'il a dit auparavant que de l'avoine avait été réquisitionnée. Il y a un point que je voudrais faire éclaircir. Le ministre vaudrait-il bien me dire quelle part au juste de ces 13,000,000 de boisseaux de blé l'on a expédiés de Fort-William avant la clôture de la navigation?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas devant moi les chiffres exacts, mais ce doit être, je crois, près de sept millions.

M. TURRIFF: Dois-je comprendre alors que le reste de ce blé est encore à Fort-William?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pas nécessairement.

M. TURRIFF: Y a-t-il eu pour ce blé un prix de transport spécial? Peut-être le ministre voudra-t-il bien me dire si le prix n'a pas été de six cents par boisseau de Fort-William à Québec.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne crois qu'il y ait eu rien de semblable.

M. TURRIFF: J'éprouve un peu de peine à faire concorder ce que l'on dit du départ pour les pays alliés des trois quarts à peu près du blé réquisitionné avec ce que l'on dit du départ de Fort-William d'environ la moitié seulement de ce blé avant la clôture de la navigation, à moins, naturellement, qu'on ne l'ait fait passer par des voies du Pacifique-Canadien pendant les mois d'hiver, aux prix élevés que cette compagnie exige.

Au reste, le Gouvernement semble en avoir fini de ces réquisitionnements de blé, tout comme les pays alliés paraissent ne pas tenir davantage à faire des commandes de cette céréale par l'entremise du gouvernement canadien. Il semble que, de part et d'autre, on ait décidé de s'en tenir là. Le ministre a déclaré, cet après-midi, que ces contrées achetaient encore du blé au Canada, mais elles ne l'ont plus fait, que je sache, par l'entremise du Gouvernement, et je crois qu'elles n'ont pas eu tort. Il est évident que l'opération ne leur a pas été

bien avantageuse, quoique le Gouvernement ne leur ait fait payer aucune commission, comme on s'en est glorifié cet après-midi. Les gouvernements alliés m'ont tout l'air d'être convaincus que, s'ils ont besoin de blé, il vaut mieux qu'ils s'adressent à un simple commerçant de qui ils l'acheteront en la manière ordinaire. Je suis bien aise qu'ils en soient arrivés à cette décision, car, en dépit des raisonnements du solliciteur général (M. Meighen) et de l'honorable député de Muskoka (M. Wright), je suis convaincu que ce réquisitionnement de blé n'en a pas fait monter le prix d'une fraction de cent, et que, par suite, les cultivateurs n'y ont rien gagné. D'autre part, ceux qui n'avaient pas vendu leur blé ont peut-être perdu un demi-million de dollars.

Un DEPUTE: Adopté.

M. TURRIFF: Le crédit sera adopté, mais il n'y a pas de presse. On sait parfaitement que le ministre du Commerce et de l'Industrie a soulevé cette affaire cet après-midi pour tuer le temps. Ce n'est pas lui qui criera: "Adopté" parce qu'il ne le veut pas dans le moment, et ses amis feraient aussi bien de prendre patience. Le crédit sera adopté à l'heure voulue et probablement dès que le ministre le voudra.

M. WRIGHT: L'honorable député dit que le ministre du Commerce a soulevé cette question pour tuer le temps, mais lui-même en cela seconde le ministre à merveille.

M. TURRIFF: J'avoue que je suis coupable; mais je n'éprouve aucune répugnance à aider le ministre du Commerce, de préférence à tout autre membre du Gouvernement ou à tout député qui siège derrière lui. Toutefois, comme on désire parmi la droite en finir avec cette affaire et comme probablement le but auquel nous tendions se trouve atteint, je ne ferai plus guère que donner à quelque membre de la droite une occasion de faire ce à quoi pas un ministre apparemment n'a pu arriver jusqu'ici, c'est-à-dire d'expliquer d'une façon raisonnable la conduite du Gouvernement dans la circonstance.

Si quelqu'un d'entre eux pouvait présenter quelque raison qui satisfasse les propriétaires du blé ainsi réquisitionné, il aura accompli quelque chose qui en vaut la peine. Selon mes honorables amis ou, du moins, selon le ministre, le réquisitionnement de 1 p. 100 du blé qu'il y avait à vendre alors en a porté le prix de 25 à 30 cents par boisseau dans l'espace d'un mois. Comme le disait l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je crois, si cela était vrai, pourquoi le Gouvernement ne fait-il pas une autre réquisition de blé, afin d'en faire monter le prix, qui, depuis deux ou trois mois, a baissé d'environ 15 cents par boisseau? Les cultivateurs de l'Ouest vont pouvoir sous peu commencer à sortir le blé qu'ils n'ont pas encore vendu. Si le réquisitionnement de cette céréale a pour effet d'en faire monter le prix, le Gouvernement a là une belle occasion de faire encore quelque chose pour le cultivateur d'ici à ce que le blé se mette en marche. J'imagine, toutefois, que le Gouvernement ne voudra pas renouveler un expédient qui lui a si mal réussi.

Il a été fait mention cet après-midi d'une enquête de la commission des grains à laquelle ont donné lieu certains commerçants qui, dans leurs opérations avec les cultivateurs, ont prétendu qu'il y avait réquisitionnement de leur blé alors déposé à Fort-William et à Port-Arthur, lorsque, de fait, il n'en était rien. Si les règlements de comptes dont il est ici question ont eu lieu un mois après le réquisitionnement qui nous occupe, c'est une différence de 25 cents par boisseau que le commerçant malhonnête aurait eu l'occasion de voler au cultivateur. Il me semble que c'est là une affaire très sérieuse. Beaucoup de cultivateurs peuvent, sans en rien connaître, avoir été ainsi traités par des commerçants sans scrupule, et je crois que la commission des grains ne ferait pas mal de s'assurer de la quantité de blé soumise à ce réquisitionnement dans les élévateurs des lacs et dont les cultivateurs ne s'étaient pas encore défaits.

Je sais que mon honorable ami ne voudrait pas que personne ait été l'objet d'une pareille duperie et, si l'on fait comme je viens de le dire, le Gouvernement pourra s'assurer que pas un cultivateur de l'Ouest n'a subi un traitement aussi injuste. J'espère bien que, dorénavant, lorsque quelqu'un des Etats alliés s'adressera au Gouvernement canadien pour du blé, celui-ci verra à le faire acheter en manière ordinaire, par quelqu'un sur qui il puisse compter, au lieu d'en faire un réquisitionnement qui mette le commerce dans le désarroi, comme en novembre dernier, sans profit pour personne et au grand préjudice des cultivateurs de l'Ouest.

M. MARTIN (Régina): Je désire faire quelques remarques sur certaines des questions que le ministre du Commerce a soulevées cet après-midi, non pas tant à l'égard du réquisitionnement du blé qu'au sujet de la ligne de conduite suivie depuis 1911 par le ministère actuel relativement aux éléva-

teurs de tête de ligne. Le ministre s'attribue et il attribue au Gouvernement le mérite d'avoir créé la commission des grains et il se fait honneur de la politique générale adoptée relativement aux élévateurs de tête de ligne. Il doit savoir, cependant, que cette loi des grains qu'il a présentée au commencement de l'année 1912 était de tout point la même, à quelques exceptions près, dont je mentionnerai la plus importante dans un moment, que celle qui fut présentée au Sénat canadien pendant cette session de 1911, rendue mémorable par le débat sur la réciprocité, laquelle loi, cependant, n'est jamais parvenue à la Chambre des communes. Les marchands de céréales et les représentants des associations agricoles des différentes provinces de l'Ouest ont paru, toutefois, devant le comité sénatorial des banques et du commerce, et l'on est généralement arrivé à une entente sur ce que devait être la loi des grains. En 1912, après le changement de ministère, le présent ministre du Commerce a présenté à la Chambre un projet de loi qui, en ce qui regarde la commission des grains et le principe d'un contrôle gouvernemental, était l'exacte reproduction d'une loi que le Sénat avait presque adoptée en 1911 sous le régime libéral. Quelque heureux résultats qu'aient eus la loi des grains actuelle et le contrôle gouvernemental de ce service, on peut l'attribuer, dans une large mesure, au fait que, sous l'administration des libéraux, il s'est trouvé des hommes connaissant la situation et capables d'y faire face. Je dois dire qu'à mon avis le contrôle gouvernemental du mouvement des grains a eu un très bon effet. Au cours des sessions de 1909, 1910 et 1911, ce contrôle a fait l'objet de maintes discussions dans cette Chambre, où l'on a pareillement débattu l'à-propos de réserver à l'Etat la propriété et l'exploitation des élévateurs de tête de ligne.

En deux différentes occasions, des membres de l'opposition de l'époque, venant de l'Ouest du Canada, ont présenté des résolutions dans la Chambre des communes en faveur de la prise de possession et de l'exploitation des élévateurs maritimes par l'Etat. La dernière résolution proposée durant l'hiver de 1911 stipulait que le Gouvernement devrait acquérir, par voie de bail, expropriation ou autrement—ce sont là les termes mêmes de la résolution—les élévateurs maritimes du Canada. La question soumise à cette occasion à la Chambre des communes n'était pas l'établissement d'un élévateur de l'Etat, mais l'acquisition par bail, expropriation ou autrement des élévateurs par tout le pays. Telle était la politique de ceux qui sont maintenant au pouvoir. Durant les sessions de 1909, de 1910 et de 1911, le système préconisé par les membres de l'opposition actuelle, et qui étaient alors partisans du Gouvernement, c'était la haute main de l'Etat, système qui a été mis à exécution dans la loi des grains de 1911 et adoptée par le présent Gouvernement, à son avènement au pouvoir. Je me rappelle avoir entendu le premier ministre actuel, dans la ville de Régina, en juillet 1911, durant les vacances de la session de réciprocité de ce Parlement. Les journaux de l'Ouest annonçaient qu'il s'était exprimé dans les mêmes termes que ceux qu'il avait employés à la tribune populaire à Regina. Il dit alors que si le parti conservateur revenait au pouvoir, et s'il devenait le chef du gouvernement de ce pays, l'Etat prendrait possession des élévateurs maritimes par tout le pays. Comment le Gouvernement a-t-il rempli sa promesse? Je ne veux pas dire que j'étais partisan de cette politique. J'ai toujours été et je suis encore partisan d'un système de réglementation des élévateurs maritimes par l'Etat. Or, les membres du présent Gouvernement, alors dans l'opposition, firent au peuple la promesse, tant à la tribune qu'au parlement, qu'ils prendraient possession des élévateurs de ce pays et les exploiteraient eux-mêmes. Le public a droit de s'attendre à ce que tout parti politique élu pour administrer nos affaires remplisse jusqu'à un certain point au moins les promesses que ses partisans ont faites au peuple au cours d'une campagne électorale, surtout quand il s'agit d'articles de programme déjà votés dans cette Chambre. Plus d'une fois, ici même, le ministre du Commerce a voté en faveur de la prise de possession et de l'exploitation par l'Etat des élévateurs maritimes.

S'il ne l'a pas fait, c'était qu'il était absent; car tous les membres de son parti ont voté en ce sens, et les représentants de l'Ouest, surtout ceux du Manitoba, furent tous unanimes en faveur de la prise de possession et de l'exploitation des élévateurs maritimes par l'Etat. Quand à la mise à exécution de ce programme, tout ce que le Gouvernement a fait a été d'établir un élévateur terminal à Fort-William. Il est vrai qu'il a établi un élévateur à Vancouver et des élévateurs de l'intérieur dans la Saskatchewan et l'Alberta; mais quant à l'effet que cela a pu avoir sur le commerce des grains ou sur la situation générale des

grains, le Gouvernement s'est borné à établir un élévateur maritime de l'Etat à Fort-William. Il aurait tout aussi bien pu permettre à une compagnie de construire cet élévateur, vu le peu d'avantages qu'en a retirés le commerce des grains. Tout cela s'est fait en guise de fiche de consolation pour les populations de l'Ouest, afin de montrer que le Gouvernement allait tenir ses promesses. Citons, entre autres, les élévateurs de l'intérieur établis dans l'Alberta et la Saskatchewan, à Saskatoon, à Moosejaw et à Calgary. Je n'ai jamais entendu formuler de demandes par les populations de l'Ouest du Canada pour l'établissement de ces élévateurs. Il est certain que l'organisation des Grain Growers, dans la Saskatchewan, ou les United Farmers, de l'Alberta, n'ont jamais demandé l'établissement d'élévateurs, à l'intérieur. L'expérience a prouvé depuis deux ans que, sauf quand il y avait une récolte exceptionnelle, et quand les chemins de fer adoptaient le programme qu'ils ont adopté cette année, en mettant un embargo sur les expéditions de grain à l'est de certains points, les élévateurs de l'intérieur ne servaient guère à grand'chose, parce qu'on ne voulait pas s'en servir. Dans l'élévateur de Calgary, en janvier, il y avait près de 200,000 boisseaux. A Moosejaw, il y a peu de compartiments qui soient complètement remplis, et la même situation existe à Saskatoon, bien qu'à un moindre degré, parce qu'il y avait un peu plus de grain dans cet élévateur, en janvier et en février, que dans les deux autres. Mais les cultivateurs de là-bas ne veulent pas se servir de ces élévateurs, à moins qu'ils ne soient forcés de le faire. Ils ont été forcés de le faire, l'hiver dernier, à cause de l'abondance de la récolte, et aussi parce que les chemins de fer ne pouvaient pas transporter le grain et refusaient d'accepter les chargements à destination de l'Est.

Dans les années ordinaires, les élévateurs de l'intérieur rendraient peu de service, si même on les utilisait. Citons, comme exemple, l'élévateur de tête de ligne de Vancouver. Je me demande si le ministre s'imagine que cet élévateur rende quelque service à l'heure qu'il est. Je ne saurais préciser la quantité de grain qui s'y trouve emmagasiné en ce moment; mais d'après mes renseignements, en janvier et en février, il n'y avait qu'une minime partie des compartiments qui fût remplie de grain. Je tiens de personnes bien au courant des conditions du trafic du Pacifique, qu'il faudra construire toute une catégorie de vaisseaux d'un nouveau type pour ce trafic du Pacifique par voie du canal de Panama, avant qu'on puisse utiliser cet élévateur de Vancouver. On m'informe qu'il n'existe pas aujourd'hui sur le Pacifique de navires du type de ceux qui font le transport du grain sur l'Atlantique. S'il en est ainsi, à mon avis, et sans doute aussi de l'avis du ministre, d'ici à douze ou quinze ans, l'élévateur de Vancouver demeurera inutilisé. Ces vaisseaux ont été construits d'après le système en vogue en ce pays, celui de la politique de clientèle, condamné avec tant d'éloquence, l'autre jour, par le ministre lui-même, et je souscris pleinement à tout ce qu'il a dit en cette circonstance.

La seule raison qui a motivé la construction de cet élévateur de Vancouver, c'est la demande formulée en ce sens par le parti conservateur de Vancouver. Voilà l'opinion courante dans l'Ouest. Les ministériels ont fait une volte-face complète sur cette question, depuis l'époque où ils siégeaient à la gauche. Tous les députés conservateurs de l'Ouest, surtout ceux du Manitoba, ont tout bonnement tourné casaque sur cette question des élévateurs de tête de ligne. Ils étaient tous partisans de l'exploitation des élévateurs terminaux par l'Etat; tout comme le solliciteur général avait l'habitude de se faire le champion des cultivateurs de l'Ouest touchant l'abaissement du tarif canadien; et cependant, depuis l'avènement du Gouvernement au pouvoir, chaque fois qu'on a relevé le tarif, le solliciteur général a invariablement figuré au premier rang des défenseurs de ces augmentations. Aujourd'hui, au lieu d'être le champion des cultivateurs de l'Ouest, il n'est plus en sympathie avec les populationc de l'Ouest en général; parce que, non seulement les cultivateurs mais les citoyens de l'Ouest, collectivement, s'intéressent à ces questions. Le solliciteur général et les autres députés conservateurs représentant l'Ouest ici, depuis qu'ils ont escaladé le pouvoir et siègent tout près des banquettes ministérielles, ont tourné casaque sur cette question qui intéresse d'un si haut degré les populations de l'Ouest.

Mes honorables collègues d'Edmonton (M. Oliver) et d'Assiniboïa (M. Turriff) ont si habilement discuté la question de la mise en réquisition du blé que j'hésite à prendre le temps de la Chambre et du Gouvernement, en prolongeant ce débat. Je souscris aux observations de mon collègue d'Assiniboïa sur la situation actuelle au Parlement. J'ai bien cherché à constater

pourquoi nous continuons à siéger ici, depuis les vacances de Pâques.

L'hon sir GEORGE FOSTER: Très bien!

M. MARTIN (Regina): Je suis bien aise que le ministre du Commerce se range à mon avis. S'il voulait s'aboucher avec ses collègues et les amener à s'entendre au sujet de quelque loi de chemin de fer, afin qu'ayant un texte sous les yeux nous sachions de quoi il s'agit, nous pourrions terminer notre besogne en deux ou trois jours. Au train dont nous y allons, il est possible que nous demeurions encore ici deux ou trois semaines. Rien ne nous obligeait de revenir ici, après les vacances de Pâques. Libre au ministre du Commerce ou à tout autre député ministériel de blâmer, à son gré, l'Opposition pour la situation actuelle. C'est le Gouvernement qui porte la responsabilité de ce qui se passe en cette Chambre. Nous attendons aujourd'hui que le Gouvernement nous fasse connaître sa pensée sur la situation des chemins de fer, situation réellement fort grave; mais nous demeurons dans les ténèbres au sujet de l'attitude qu'il veut prendre. Il est possible que les ministres soient en désaccord à cet égard et qu'ils hésitent à nous soumettre un projet que nous puissions délibérer, après quoi nous pourrions réintégrer nos domiciles, où nous devrions être en ce moment.

Quant au réquisitionnement du blé, en supposant que le ministre du Commerce, comme il l'a affirmé aujourd'hui, fût convaincu que le besoin de ce grain se fisse vivement sentir parmi quelques nations alliées, surtout en Italie, je dois l'avouer, si les Italiens en avaient un urgent besoin à cette époque, ils doivent périr d'inanition aujourd'hui ou être déjà morts de faim, après avoir attendu si longtemps ce grain canadien. A mon sens, pour que l'on pût réquisitionner ce grain au Canada, il aurait dû exister une double condition. Au dire du ministre du Commerce, une de ces conditions existait, un besoin urgent qui se faisait cruellement sentir. L'autre condition qui aurait dû exister, c'étaient les facilités de transport pour l'expédition de ce grain.

A part cela, il n'y avait aucune raison d'adopter une méthode aussi violente pour obtenir une quantité suffisante de grain afin de donner satisfaction aux alliés. Pourquoi le ministre du Commerce et de l'Industrie ou le Gouvernement n'a-t-il pas cherché à savoir si ces moyens de transport existaient? L'honorable solliciteur général dit que c'était l'affaire du gouvernement anglais et des alliés de voir à ce que les navires fussent ici; que cela ne nous regardait pas, que tout ce que nous avions à faire était de prendre tant de blé et de dire: Maintenant, il est là, venez et prenez-le. Avant que le Gouvernement se décidât à employer une méthode aussi violente et s'écartât des voies ordinaires du commerce, il aurait dû se rendre compte d'abord des conditions de besoin pressant, et ensuite si les moyens de transport existaient pour envoyer le grain aux Alliés. La seconde condition n'existait certainement pas et pourtant le Gouvernement a réquisitionné 13,000,000 de boisseaux de blé. C'est en peu de mots toute l'affaire.

Mais voyons ce qui existe aujourd'hui. D'après ce qu'a dit le ministre ce soir, environ 7,000,000 de boisseaux du grain réquisitionné ont traversé l'Atlantique. Les autres 6,000,000 ou 7,000,000 sont encore dans quelques élévateurs du Canada. Le ministre dit que ce n'est pas une raison parce que tout le blé n'a pas quitté le pays pour qu'il se trouve encore à Fort-William. Il se peut que les hommes qui ont emprunté le grain n'ont pas cru devoir remplir leurs engagements et le rendre dans l'espace de dix jours, comme l'a dit le ministre. Je n'ai pas entendu le ministre dire que cela s'était passé ainsi; je dis seulement qu'il est possible qu'ils n'aient pas encore rendu le grain qu'ils avaient emprunté au Gouvernement. Quant à savoir si cette question a eu un effet sur le prix du blé, personne ici ni dans le pays ne pourra croire un seul instant que la réquisition ou l'achat de 13,000,000 de boisseaux de grain sur un marché de 300,000,000 de boisseaux ait pu avoir une influence quelconque sur le prix. Je suppose que si le prix avait baissé, le Gouvernement aurait dit aux cultivateurs de l'Ouest: on avait besoin de votre blé et vous avez vu les prix monter. Mais la réquisition n'a eu aucun effet sur le marché. Le prix a haussé, mais pas la moitié de ce qu'il avait monté l'an dernier. Le Gouvernement dit que cela a augmenté le prix du blé. Personne ne peut s'imaginer que l'achat d'une très petite quantité de la récolte totale du blé de l'Ouest canadien pourra influer d'un cent sur le prix de toute la production.

Le solliciteur général dit qu'avant de se décider à réquisitionner le blé, le Gouvernement a consulté un grand nombre d'intéressés dans les grains, mais l'honorable député d'Assiniboïa a montré que trois de ces conseillers qui, apparemment ont été consultés, ont déclaré qu'ils avaient donné un avis contraire. Je présume qu'ils ont

conseillé de se procurer le grain par les méthodes ordinaires des opérations commerciales en chargeant quelqu'un de l'acheter. Le ministre du Commerce et de l'Industrie a dit qu'il y avait trois moyens de se procurer le blé. Premièrement, on aurait pu l'acheter directement du cultivateur; deuxièmement on aurait pu se le procurer par l'intermédiaire d'un courtier et troisièmement on pouvait le réquisitionner. Je crois qu'il y a une autre méthode qu'on aurait pu employer, je veux dire en utilisant la commission des grains qui est un corps très capable ou par l'intermédiaire d'une personne liée avec la commission des grains. Si je ne me trompe pas énormément, la commission des grains, avec son personnel d'agents, aurait pu se procurer ce grain sans payer un sou à l'intermédiaire. Cela aurait satisfait sans doute l'honorable député de Portage-la-Prairie (M. Meighen.)

Quand je suivais la discussion cet après midi, il me semblait qu'il y avait une grande différence entre la méthode adoptée par le Gouvernement et les raisons données pour son adoption et la méthode adoptée pour l'achat des grains de semence en faveur des cultivateurs de l'Ouest durant la saison de 1915. Aujourd'hui le Gouvernement dit qu'il était très désireux d'épargner la commission payée à l'intermédiaire. L'anxiété est toute en faveur de l'acheteur en perspective. Ce n'est pas le ministre du Commerce et de l'Industrie qui a acheté les grains de semence; s'il avait dû le faire je suis certain que l'opération se serait accomplie d'une façon plus afficace et plus économique qu'elle ne l'a été. En 1915, c'est pour le vendeur des grains de semence que le Gouvernement avait de l'anxiété, l'homme chez qui le Gouvernement voulait choisir 200 ou 300 boisseaux sur un total d'environ 3,000. C'est pour cet homme que le Gouvernement était anxieux, pour le vendeur du grain et non pour l'acheteur en perspective qui au printemps de 1915 devait payer $1.50 le boisseau de grain de semence .

Durant la session de 1915, après m'être informé des prix du marché des céréales durant les mois de janvier, février et mars 1915 et de novembre et décembre 1914—j'avais les prix de Fort-William et le prix moyen payé par le Gouvernement dans chacun de ces mois pour la semence des cultivateurs de l'Ouest—et j'ai prouvé que le prix moyen payé par le Gouvernement dans chacun de ces mois, était plus élevé que le prix ordinaire à Fort-William, après avoir laissé une marge de 10 à 26 cents pour les frais de transport. Ce n'est pas pour l'acheteur en perspective que le Gouvernement était alors anxieux, mais comme je l'ai dit c'était pour le vendeur. Je suis bien content que le ministre du Commerce et de l'Industrie n'ait pas employé les mêmes agents, ou le même genre d'hommes pour acheter le grain réquisitionné pour les pays alliés, que ceux qui ont été employés pour acheter les grains de semence pour les cultivateurs de l'Ouest en 1915.

M. BUCHANAN: Je tiens à parler d'une question qui intéresse la province d'Alberta, et particulièrement, la partie méridionale. Il s'agit de l'emplacement de l'élévateur régional de la ville de Calgary. J'ai déjà soulevé cette question, quand j'ai parlé à l'occasion de l'exposé budgétaire, mais l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie n'était pas dans la Chambre à ce moment, et je voudrais répéter quelques-unes des observations que j'ai présentées à cette époque. Je prétends que l'emplacement de cet élévateur à Calgary est absolument inexplicable. L'explication donnée par le ministre dans une réponse à une question que j'avais posée au début de la session, c'est que l'élévateur de Calgary n'était pas destiné à être favorablement situé pour l'expédition du grain à l'est de Fort-William. Je maintiens qu'une dépense d'argent pour un élévateur dans la province d'Alberta aurait pu être faite pour servir à la fois aux expéditions de grain vers l'ouest et vers l'est, si l'élévateur avait été placé plus au sud, sur l'embranchement du Nid de Corbeau du Pacifique-Canadien et je veux essayer d'exposer au ministre les raisons suffisantes pour soutenir cet argument. Calgary, comme le sait le ministre, est en réalité sur la limite de la superficie agraire produtrice de blé dans la province d'Alberta. Au nord de Calgary la culture est mixte, à l'ouest de Calgary, on fait l'élevage des bestiaux et à l'est de Calgary il y a une quantité considérable de terres qui produisent du blé.

Dans la partie méridionale de l'Alberta se trouve une grande partie de la région productrice de blé dans la province. Tout cultivateur à l'est de Calgary qui expédie du blé à la tête des lacs et qui désire se servir d'un élévateur régional, s'il expédie par la ligne mère fait usage de l'élévateur de Moosejaw. Si un cultivateur expédie le long de l'embranchement de Goose-Lake sur le Canadian-Northern, il utilisera les élévateurs de Saskatoon, mais dans la partie la

plus méridionale, pour expédier vers l'est il devra aller aussi à Moosejaw et utiliser l'élévateur qui s'y trouve, parce que ce serait revenir en arrière qu d'aller à Calgary.

Je sais que le ministre dit que l'élévateur a été construit a Calgary seulement pour les expéditions vers l'ouest, c'est-à-dire par le Pacifique-Canadien. Si c'était la raison, on aurait pu construire l'élévateur à Lethbridge, ce qui aurait favorisé les expéditeurs à l'est de Fort-William, et en même temps les expéditions vers l'ouest par le Pacifique-Canadien. Mais le Gouvernement a insisté pour que l'élévateur soit placé à Calgary, où il ne pouvait pas servir aux expéditions vers la côte du Pacifique. Cet élévateur a été construit et inauguré avant l'ouverture de la route du canal de Panama, avant même qu'on ait déclaré qu'il pourrait être utile pour les expéditions de blé. Il a été construit à cet endroit pour la manutention des expéditions par le Pacifique-Canadien, quand il n'y avait aucune garantie que ces expéditions pourraient s'effectuer par cette voie particulière. Je crois que le Gouvernement peut être accusé d'avoir commis une fatale erreur en plaçant à cet endroit cet élévateur dans la province d'Alberta.

Je nommerai ma propre ville non par égoïsme, mais parce que je crois qu'un élévateur situé à Lethbridge aurait servi aux expéditions vers l'est et vers l'ouest, parce que c'est en réalité le centre de la région du blé dans la partie méridionale de l'Alberta et dans cette région on peut bien dire qu'il se récolte 80 p. 100 du blé produit dans l'Alberta. Tous les chemins de fer convergent vers Lethbridge. Les cultivateurs auraient pu y expédier leur grain et faire usage de l'élévateur régional de Lethbridge ce qui n'aurait pas nécessité un transport à rebours comme cela arrive lorsque les cultivateurs veulent faire usage de l'élévateur de Calgary. J'ai demandé combien l'élévateur de Calgary avait reçu de blé depuis son inauguration jusqu'au 31 décembre 1915. La réponse a donné 185,455 boisseaux pour toutes les céréales. J'ai demandé combien l'élévateur avait reçu de grain du 1er au 14 janvier de cette année et la réponse a été que le total s'est élevé à 248,367 boisseaux.

Cet élévateur à une contenance, suivant le ministre, de 2,500,000 boisseaux. C'est là tout le grain qui a été expédié à cet élévateur jusqu'au 14 janvier. Je suis prêt à admettre que, depuis cette date, on a reçu une quantité de grain bien plus considérable à l'élévateur de Calgary. Ce n'est pas parce que la situation de l'élévateur justifiait les gens d'y expédier leur grain, mais bien parce que les prix d'entreposage à cet élévateur avaient été diminués—supprimés pour ainsi dire—sans compter que le Pacifique-Canadien avait également abaissé les tarifs de transport afin de diriger le grain vers cet élévateur, et on mit l'interdiction sur le grain qui était expédié de l'Alberta à destination de l'Est. Toutes ces causes réunies forcèrent les gens à expédier leur grain à l'élévateur de Calgary. Mais c'est là une situation qui n'est pas naturelle et qui est tout simplement due à l'action collective des chemins de fer et de la commission du grain, qui a diminué les prix.

Ce que je reproche au Gouvernement, c'est qu'en construisant cet élévateur à Calgary, il a choisi l'endroit le moins convenable par rapport à la zone de la culture du blé dans la province de l'Alberta. On aurait dû le construire à l'extrémité méridionale de la province, et alors, il aurait pu être utilisé par 80 p. 100 des parties de la province où l'on se livre à la culture du blé sur une grande échelle, et d'où on aurait pu l'expédier de l'est à l'ouest.

Je suis d'opinion que le choix de cette localité a été dicté au Gouvernement par des considérations purement politiques et pour satisfaire aux exigences de la clientèle électorale, que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie réprouve et que je condamne moi aussi.

Si la division électorale que je représente avait plutôt élu un ami du Gouvernement, je n'hésite pas à dire que c'est dans les limites de ce comté que l'on aurait construit l'élévateur en question. On pourrait apporter des arguments à l'appui de la construction d'un élevateur dans mon comté, mais on ne saurait justifier le choix de Calgary, sauf en soutenant la théorie que cet élévateur n'est destiné à servir qu'à la route de l'Ouest. Mais cette route n'existe pas encore à l'heure qu'il est.

J'aimerais à entendre le ministre nous déclarer ce soir, quelle est la quantité de grain qui a été expédiée par cette route de l'Ouest au cours des derniers douze mois. Le blé s'expédie vers l'Est et il continuera de prendre cette direction tant que la situation ne nous justifiera pas d'adopter la route de l'Ouest; ou tant qu'il n'aura pas été établi que nous pouvons utiliser la route de Panama ou encore que nous avons un excellent débouché pour notre grain en Extrême-Orient. Le ministre, je pense, est

au courant de l'opinion sur ce point, des cultivateurs de l'Alberta.

Au cours de la présente session, j'ai posé une question pour savoir si le ministre n'avait pas reçu des représentations de la part des cultivateurs de l'Alberta relativement à la écessité de construire un autre élévateur dans cette province. En réponse à cette question, le ministre a affirmé qu'il avait reçu un grand nombre de pétitions signées par des cultivateurs de l'Alberta demandant la construction d'un élévateur à Lethbridge, dans la partie méridionale de la province. Il se rend fort bien compte que l'opinion qui prévaut chez les cultivateurs de cette province, c'est qu'on devrait ériger un élévateur à ce dernier endroit. Mais je doute fort que le Gouvernement ait jamais reçu d'observations de quelque nature de la part d'associations agricoles ou de cultivateurs en particulier demandant que l'élévateur fût bâti à Calgary. J'ai exposé d'excellentes raisons pour établir que l'élévateur aurait dû être érigé dans la partie sud de la province, et à l'appui de la thèse que je soutiens, à savoir que l'on a commis une grave erreur le jour où l'on a choisi Calgary pour y édifier cette construction.

Si le ministre a d'autres raisons que celles-là pour justifier la décision qu'a prise le Gouvernement à ce sujet, j'aimerais à l'entendre les exposer au cours du présent débat.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Si vos honorables collègues de l'Ouest, qui portent un intérêt tout particulier à cette question, ont dit tout ce qu'ils avaient à dire à ce sujet, je ne leur ferai certainement pas l'impolitesse ni à moi le tort, de négliger de répondre à quelques-uns des points que chacun des honorables membres a soulevés.

Deux des arguments les plus ingénieux que j'aie entendus, ce soir, ont été avancés par l'honorable député d'Assiniboïa, (M. Turriff). Il a émis une idée absolument neuve. Je ne sais pas s'il l'a fait breveter sur la raison d'être de ce débat relatif au réquisitionnement du blé et de la situation qui est faite au trafic du grain dans l'Ouest, qui a été soulevé ce soir dans cette assemblée; or, il en conclut brillamment que le ministre du Commrce et de l'Industrie désirait tuer le temps; voilà donc la raison pour laquelle il a soulevé toute cette discussion. A mon avis, il suffit de mentionner ce raisonnement pour établir l'extrême habileté dont a fait preuve mon honorable ami et signaler à l'attention de cette Chambre sur quel terrain mouvant il s'appuie pour édifier une construction aussi considérable que celle qu'il nous a présentée. Mais il nous a offert un témoignage encore plus probant, si possible, de son esprit inventif, à un autre point de vue.

Malgré tous les arguments qu'il a avancés, il s'est rendu compte que sa cause était encore très faible, de sorte qu'il a tenté de la renforcer autant que possible par le raisonnement qu'il a énoncé à la fin et qui se résume à ceci: nous ne voulons rien faire pour le cultivateur; nous ne voulons pas lui rendre le blé que nous avons réquisitionné; et notre collègue a cru avoir mis la main sur une idée des plus brillantes, en reliant la question des meuniers de l'Ontario avec celle relative au blé des cultivateurs de l'Ouest. Nous refusons de faire quoi que ce soit en faveur des petits meuniers, dit-il, mais nous remplissons jusqu'au faîte les élévateurs des grandes minoteries de l'Ontario.

Je me contenterai de répondre à mon honorable ami que, s'il veut bien se donner la peine de venir à mon cabinet, demain, je lui montrerai une liste des meuneries de l'Ontario, qui sont exactement dans la situation qu'il a décrite, cet après-midi, et qui n'ont besoin que de très petites quantités de blé pour continuer leurs opérations.

La plus grande partie du grain qui a été libéré au bénéfice des meuniers de l'Ontario est allée à des établissements qui avaient besoin de 10,000, 20,000 ou 40,000 boisseaux de blé afin de continuer les affaires, fournir du pain à la population de la région et faire honneur aux obligations qu'ils avaient contractées de livrer à leur clientèle une certaine quantité de farine de semaine en semaine ou de mois en mois.

Voilà, à mon sens, qui répond assez bien aux deux fameux arguments que mon honorable ami a tirés du néant, comme un magicien de l'Egypte, si je puis me servir de cette comparaison.

Mais il est encore une autre théorie qu'il a énoncée. Si un agent reçoit un ordre positif et absolu d'acheter une certaine quantité de blé, livrable à un certain moment, soit aussitôt que possible en décembre ou même en novembre, au lieu de se conformer à cet ordre, il devrait se livrer à l'agiotage sur le blé mis en vente au cours des mois qui suivront. En s'y prenant de cette manière, il pourrait peut-être acheter un peu à meilleur marché et agir dans l'intérêt de son client. Mais le défaut de ce raisonnement, c'est que le client ne demande pas du blé de décembre ou de janvier. Ce que le client désire, c'est que l'agent achète pour lui du blé à une époque déterminée et en

certaines quantités. Mon honorable ami sait très bien que si vous achetez du blé de décembre, il est possible que vous ne puissiez vous faire livrer votre blé avant le dernier jour du mois. En tout cas, vous courez ce risque, car un spéculateur profite de son option en espérant toujours réaliser des profits s'il la maintient jusqu'au dernier moment.

Supposons donc pour un instant que nous aurions acheté du blé livrable en décembre, et qu'à la fin du mois nous aurions eu de 10,000,000 à 12,000,000 de boisseaux de blé à notre disposition, comment aurions-nous été en état de transporter ce blé et où en serions-nous, à l'heure actuelle? Il ne me paraît pas que l'idée qu'a émise mon honorable ami soit des plus heureuses.

L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) a également fait au cours de ce débat, quelques observations, que je tiens à relever.

Si mon honorable ami avait été à son siège lorsque j'ai pris la parole au commencement de cette discussion, il se serait rendu compte sans tarder que je n'ai jamais réclamé ni pour moi-même en ma qualité de ministre du Commerce et de l'Industrie, ni pour le Gouvernement, tout le mérite, ou même une large part du mérite pour l'adoption de la mesure qui constitue, à l'heure actuelle, la loi des grains du Canada. Si mon honorable ami veut bien se donner la peine de parcourir le compte rendu des débats, dès qu'il paraîtra, demain, il constatera que j'ai fait une mention particulière de la législation qui l'a précédée et de ce qui a été fait à ce sujet sous l'ancien régime. Je me suis contenté d'affirmer que la loi de 1912 n'est qu'une refonte ou la réaffirmation, avec quelques nouvelles modifications, de la mesure qui avait déjà été inscrite dans nos statuts ou qui avait été préparée sous l'ancien régime. Je n'ai jamais tenté d'attribuer tout le mérite ou une grande partie du mérite de cette loi au Gouvernement actuel. Les arguments dont je me suis servi n'ont jamais tendu à cela; mais ce que j'ai prétendu, c'est que nous avons inséré dans la loi des modifications très importantes, et je les ai énumérées et commentées.

Mon honorable ami de Regina (M. Martin), a affirmé que, si nous avons construit un élévateur à Vancouver, nous n'avons été mûs que par des considérations d'intérêt électoral. Je suis probablement tout aussi bien renseigné que mon honorable ami relativement à cette question de l'érection d'un élévateur à Vancouver; or, je puis bien le déclarer, si j'avais voulu prêter une oreille favorable à la voix de la clientèle du parti, qui s'est fait entendre hautement, cet élévateur n'aurait pas été construit à Vancouver, mais ailleurs.

Du commencement à la fin, nous n'avons jamais obéi à des préoccupations d'intérêt politique dans le choix de l'emplacement de cet élévateur. A tort ou à raison, nous sommes partis avec l'idée que, du moment que le canal de Panama serait ouvert à la navigation, nous aurions là une route disponible tout le long de l'année pour l'écoulement de notre blé et des autres produits de l'Ouest sur les marchés de l'Europe, par cette route de Vancouver via le canal de Panama. Je n'ai pas encore changé d'opinion à cet égard. J'ai foi en l'avenir de cette route commerciale, car s'il en était autrement, je n'aurais jamais prêté mon appui au projet de construire un élévateur soit à Calgary, soit à Vancouver. Je crois fermement que c'est la route de l'avenir pour le transport de notre grain. Elle possède cet avantage que, lorsque la route de l'est est fermée au trafic maritime durant une bonne partie de l'année, nous avons là un débouché jusqu'à l'océan Pacifique pour le commerce que nous pouvons développer avec l'Extrême-Orient et pour le trafic qui passera par le canal de Panama, qui est ouvert à la navigation d'un bout de l'année à l'autre. L'élévateur construit à Vancouver est le complément de la politique que nous avons élaborée et que nous avons mise en vigueur. Cette politique peut être bonne ou mauvaise, mais il n'en reste pas moins acquis que la construction d'un élévateur à Vancouver est le corollaire nécessaire de cette politique; il complète la chaîne des élévateurs avec celui de Calgary.

On a laissé entendre qu'il est fort possible que l'origine des difficultés concernant la réquisition du grain peut être attribuée à ce que celui-ci n'a pas été remis, soit par ceux qui l'avaient emprunté, soit par ceux en faveur desquels il avait été libéré et qui l'ont exporté sur les marchés européens.

Je crois avoir déclaré, cet après-midi, que chaque boisseau de ce grain a été remis à l'époque prévue ou même plutôt, de sorte qu'il n'est rien dans ces deux transactions, qui ne se soit fait conformément aux conditions imposées et aux lois de l'honneur. Bien plus, il ne reste pas dans les élévateurs de l'Ouest un seul boisseau de ce grain, il est tout rendu dans l'Est, où l'on attend des navires pour l'expédier.

L'honorable député de Medicine-Hat (M. Buchanan) a parlé de la situation de l'élévateur de Calgary, par rapport à Lethbridge.

Il a dit la vérité au sujet des requêtes et de la production du grain. La culture et le commerce des céréales sont florissants à Lethbridge, qui est devenu, sous ce rapport, un centre important. Il s'est opéré une transformation merveilleuse dans le sud de l'Alberta; il y a quelques années, cette région était censée ne rien valoir pour la production et ne pouvoir être utilisée que pour l'élevage des bestiaux, et voilà que, depuis deux ans du moins, elle produit assez de grain pour étonner même la population de Lethbridge et du sud de l'Alberta.

Mon honorable ami a parfaitement raison de dire que la partie sud de l'Alberta pourrait fort commodément exporter ses produits de Lethbridge vers l'est; mais l'élévateur de Moosejaw peut lui servir également à cette fin. Quant à celui de Calgary, il ne lui est guère utile. Rappelons-nous, cependant, que celui-ci est destiné aux exportations qui doivent prendre la direction de l'ouest, et qu'il fut construit en partie comme tributaire de l'élévateur de transbordement que l'on devait ériger ensuite à Vancouver.

Au moins deux de nos honorables collègues ont fourni, contre l'entreposage dans les élévateurs de l'intérieur, les plus forts arguments qu'il fût possible de formuler. D'après l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), on eût bien mieux fait—et on en avait eu la preuve l'année dernière—de construire des élévateurs à Saint-Jean, à Halifax et à Québec, que de construire, à l'intérieur, de ces élévateurs destinés à l'entreposage du grain. Je crois l'avoir clairement démontré il y a une couple de jours et encore aujourd'hui, mais, en tous cas, je le répète, quand même on eût apporté à Québec, à Saint-Jean ou à Halifax tout le grain que peuvent contenir les élévateurs de Moosejaw, de Saskatoon et de Calgary, on n'en eût pas fait parvenir en Europe un seul boisseau de plus. Je veux être bien compris. Certes, il faut des entrepôts à Montréal et à Québec, parce que ce sont des points de transbordement; il faut que les chemins de fer y puissent amener autant de grain que possible en hiver afin que le transport en Europe s'opère dès l'ouverture de la navigation. Cependant, l'emmagasinage du grain à nos ports de mer eût perdu ses avantages, cette année, par suite de l'impossibilité où nous nous serions trouvés de transporter ce grain de là en Europe.

Ne nous élevons pas trop contre les élévateurs-entrepôts de l'Ouest, on ne les a pas construits pour une couple d'années seulement, mais en vue de l'avenir. L'Ouest se développe, on y ensemence, d'année en année, une plus grande étendue de terrain, les exigences de l'agriculture augmentent constamment, et ces élévateurs, qui sont déjà utiles, le seront de plus en plus.

Un mot en réponse à mon honorable ami au sujet de l'élévateur de Calgary. Il a affirmé—et jusqu'à un certain point avec raison—que les conditions extraordinaires où nous nous sommes trouvés cette année ont été cause qu'il s'est rendu plus de grain à Calgary. Jusqu'à tout dernièrement, on a reçu, à l'élévateur de cette ville, 1,729,916 boisseaux de grain et on en a expédié 352,-720, soit un déplacement de plus de 2,000,000 de boisseaux. A l'élévateur de Saskatoon on a reçu 6,841,874 boisseaux de grain, et l'on en a expédié 4,274,000, soit un déplacement de plus de 11,000,000 de boisseaux, pour cette année, et cela se continue.

Je n'ai pas les données relatives aux opérations de l'élévateur de Moosejaw, mais je crois qu'elles accusent un déplacement de près de 8,000,000 de boisseaux, pour cette saison, jusqu'à présent.

Tout cela est anormal, mais il faut prévoir les anomalies. Cette année, c'est l'abondance de la récolte qui est anormale, mais il fut une année où l'anomalie consistait dans la détérioration d'une immense quantité de grain par suite de mauvais temps et d'autres conditions défavorables. Dans un cas comme dans l'autre ces élévateurs auront évité aux cultivateurs de l'Ouest une perte de plusieurs millions de dollars; lors même qu'il devrait se produire de ces anomalies tous les ans, ils auraient donc non pas moins mais encore plus d'utilité, et j'espère que, dans tous les cas, ils ne cesseront jamais d'être utiles.

L'honorable député a fait certaines autres remarques, mais je n'en dirai rien, lui et moi avons assez longtemps parlé, sur ce point particulier du débat.

M. BUCHANAN: L'honorable ministre m'a paru dire que, placé à Lethbridge, l'élévateur de l'Alberta eût favorisé l'expédition du grain vers l'Est, signifiant par là qu'il en eût été autrement quant à l'expédition du grain vers l'Ouest. Il a ajouté que l'élévateur de Calgary ne sert aucunement à expédier le grain vers l'Est, voulant dire qu'il a été destiné à l'expédition du grain dans la direction de l'Ouest. Je soutiens, moi, que placé à Lethbridge, il aurait favorisé l'expédition du grain vers l'Ouest, même dans une plus large mesure que si on l'eût établi à Calgary, tout en favorisant l'expédition du grain dans la direction de l'Est, ce que ne peut faire l'élévateur de Calgary.

Lethbridge est situé sur l'embranchement de Crows-Nest, embranchement qui fait partie de la ligne du Pacifique. La compagnie a construit un embranchement qui, traversant la vallée de Windermere, va de la ligne de Crows-Nest à Golden, sur le Pacifique-Canadien, reduisant ainsi les pentes et la distance et assurant une ligne directe jusqu'à Vancouver et aux autres ports du Pacifique par voie de la passe de Crows-Nest et de la vallée de Windermere. Situé de cette façon, Lethbridge eût mieux répondu que Calgary aux besoins de l'élévateur comme moyen de favoriser l'expédition du grain vers l'Ouest, et eût servi, en même temps, à l'expédition du grain dans la direction de l'Est.

Un autre point qu'il faut se rappeler c'est que le Pacifique-Canadien est actuellement à construire une autre ligne directe depuis Winnipeg et Lethbridge jusqu'à la côte; cette ligne est connue sous le nom de ligne Lethbridge-Weyburn, et elle traverse une vaste région dans la partie sud de l'Alberta. Tout le grain pourrait prendre la direction de l'ouest, si on le désirait, et si l'on voulait l'expédier vers l'est on pourrait l'acheminer tout aussi bien par cette ligne que par la ligne mère. En outre, Lethbridge est au centre de cette partie de l'Alberta où l'on cultive le blé. En allant vers le nord jusqu'à Calgary on traverse une région dont la population s'adonne presque exclusivement à la culture mélangée et n'expédie guère de grain. La région au sud de Calgary ne produit pour ainsi dire que du grain. Je conclus donc que le ministre a tort de dire que l'élévateur de l'Alberta aurait desservi l'Est presque entièrement si on l'eût fixé à Lethbridge; il aurait desservi l'Ouest aussi bien que Calgary, et non seulement l'Ouest, mais l'Est aussi.

L'hon. M. OLIVER: Avant hier, j'avais commencé à demander des renseignements à l'honorable ministre au sujet du grain, d'abord au sujet des 11,000,000 de boisseaux transportés par le Transcontinental, puis sur les conditions générales du grain dans le pays: Combien la récolte s'était vendue, où les produits de cette récolte se trouvaient et quelle proportion l'on en avait expédiée en Europe. Il a dit que nous pouvions discuter la question, mais qu'il ne serait en état de fournir des renseignements que lorsque l'item serait plus tard à l'étude. Je serais heureux de recevoir ces renseignements, si l'honorable ministre pouvait me les fournir.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Quant aux 11,000,000 de boisseaux transportés par le Transcontinental, je ne saurais dire à mon honorable ami où ils se trouvent ni comment on les a distribués; mais je me rappelle avoir dit que je tâcherais d'obtenir ces renseignements, et je les obtiendrai si le ministre des Chemins de fer qui me les a promis ne me les fournit pas. En tout cas, nous les aurons ici lundi.

Pour ce qui est de la question de savoir où se trouve ce grain, je dirai que la section de mon ministère qui s'occupe des statistiques a publié, la semaine dernière, un bulletin à ce sujet. Je ne me rappelle pas exactement quelles quantités y sont mentionnées, mais je pense qu'à la tête des lacs...

L'hon. M. OLIVER: Je me rappelle qu'il y avait 50,000,000 de boisseaux de toutes sortes de grains à la tête des lacs, le 14 avril.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai ici des renseignements intéressants à ce sujet. Jusqu'au 14 avril 1916 on a reçu, à l'élévateur fédéral de Port-Arthur, au cours de cette saison, 19,600,000 boisseaux de grain, et on en a expédié 16,619,000, c'est-à-dire qu'il s'y est manutentionné, en tout, environ 36,000,000 de boisseaux de grain. Aux élévateurs maritimes de Fort-William on en a reçu 228,000,000 et expédié 190,000,000.

L'hon. M. OLIVER: Etait-ce du grain en général, ou du blé seulement?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Toutes sortes de grain. De Fort-William aux ports américains, sur les Grands lacs, il a été expédié 77,800,000 boisseaux à Buffalo et 20,700,000 dans les autres ports, soit un total de 98,500,000 boisseaux. Les expéditions dans les ports canadiens des lacs ont été de 41,800,000 boisseaux, et à Montréal de 823,271 boisseaux, soit un total de 42,600,000. Cela revient à dire que durant la dernière session de navigation, 70 p. 100 du grain sont passés par Buffalo ou les autres ports américains. Sur les 183,365 wagons inspectés, contenant plus de 300,000,000 de boisseaux de blé, 63 p. 100 ont été classés comme Nord n° 1, ou supérieur, et 20 p. 100 comme Nord n° 3, ou supérieur. C'est un résultat extraordinaire pour la récolte de cette année dans l'Ouest. Tant pour la qualité que pour la quantité, le blé du Canada, surtout celui du Nord-Ouest, a acquis une grande réputation en Europe, principalement parmi les nations alliées et cela ne pourra que nous profiter à l'avenir. L'Angleterre, la France et l'Italie se sont déclarées satisfaites de la qualité du blé que nous leur avons envoyé,

j'ai déjà dit et je répète que ce blé est infiniment supérieur à celui des Etats-Unis. Je n'entends pas dire que nos voisins ne récoltent pas une certaine quantite de blé d'une très haute qualité, mais leur récolte de cette année est loin d'être comparable à la nôtre.

L'hon. M. OLIVER: Sans vouloir renseigner l'honorable ministre sur les affaires de son département, je lui ferai observer que les Etats-Unis n'exportent pas leur meilleur blé comme nous le faisons.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ils exportent une certaine quantité de leur meilleur.

L'hon. M. OLIVER: C'est pour cela que les Américains demandent le libre-échange.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas sous la main le renseignement précis que demande mon honorable ami, mais je me le procurerai certainement.

L'hon. M. OLIVER: A quel chiffre est évaluée la production totale du blé, l'an dernier, dans les trois provinces de l'Ouest?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Le 15 octobre, 1915, la production totale du Canada était de 336,258,000 boisseaux, dont 304,200,000 produits par les provinces du Nord-Ouest. La production totale de l'avoine s'est élevée à 480,000,000 de boisseaux dont 305,000,000 venaient des provinces de l'Ouest. La production totale de l'orge a été de 50,800,000 boisseaux, dont 33,000,000 venaient de l'Oeust. La production totale du lin a été de 12,604,700 boisseaux, dont 12,537,000 venaient de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: La production totale du blé dans l'Ouest a été de 304,000,000 de boisseaux, et les rapports ne mentionnent que 139,000,000 de boisseaux comme ayant été expédiés à l'est de Fort-William.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que les rapports reçus ces jours derniers par le département indiquent qu'environ 80,000,000 de boisseaux de blé sont encore entre les mains des cultivateurs.

L'hon. M. OLIVER: Il y en a certainement des quantités importantes dans les élévateurs de l'intérieur.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Dans ce cas, les chiffres que j'ai donnés sont exacts; 97,000,000 de boisseaux aux Etats-Unis et 42,000,000 de boisseaux dans les ports canadiens donnent un total de 139,000,000.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est à peu près cela.

L'hon. M. OLIVER: Ainsi, il y aurait environ la moitié de la récolte, plus de 150,000,000 de boisseaux, encore à l'ouest des lacs?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ces calculs sont peut-être exagérés à l'heure qu'il est; les expéditions se font rapidement.

L'hon. M. OLIVER: A-t-on fait le calcul des quantités requises pour les semences et pour la consommation locale?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas les données sous la main et je n'oserais pas faire le calcul. Je communiquerai le renseignement à mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: D'après les chiffres que j'ai sous les yeux, je constate que le 14 avril courant, il restait 160,000,000 de boisseaux à l'ouest des lacs. Si l'on déduit 20,000,000 de boisseaux pour les semences et l'alimentation, cela laisse encore 140,000,000 de boisseaux pour l'exportation. Sur les 142,000,000 de boisseaux expédiés à l'est, 97,000,000 sont allés dans les ports américains. Sur les 42,000,000 de boisseaux expédiés dans les ports de l'est, quelle quantité a été expédiée au delà de l'Atlantique, entre 15 octobre et le 4 avril?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ferai préparer un état que je communiquerai à l'honorable député. Je ne puis pas donner ce renseignement ce soir.

L'hon. M. OLIVER: Je désire savoir combien de blé expédié des ports canadiens à traversé l'Atlantique, depuis le 1er octobre 1915. Ce renseignements nous donnera une idée du nombre de navires sur lequel on peut compter pour le transport du blé qu'il nous reste à exporter, avant la prochaine récolte.

M. TURRIFF: Toutes les opérations concernant le blé ont coûté $725,000; quels ont été les revenus provenant de l'inspection et des différents honoraires mentionnés par la loi des grains?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Les recettes provenant de l'inspection et les honoraires sont de 50 cents par wagon; pour le pesage, 30 cents par wagon pour l'enregistrement, lorsque le blé est mis dans l'élévateur, 4 cents par wagon; quand le blé sort de l'élévateur, 4 cents par wagon. L'ensemble de ces honoraires s'élève à 88 cents. Les autres recettes représentent des services rendus, de la nature de ceux que pourrait rendre le propriétaire d'un élévateur privé. A l'élévateur terminal de Port-Arthur, par exemple, il y a eu les item suivants: entre-

posage, $159,518; nettoyage, $4,994; séchage, $8,299; cloisonnage, une faible somme; vente des criblures, $24,000. Il y a encore quelques autres item de moindre importance. Il faut ajouter à ces recettes ou en soustraire, les excédents ou les déficits, à la fin de l'année. Dans notre élévateur, sur la graine de lin, nous avons eu un excédent évalué à $6,816. J'ai pris des renseignements pour savoir comment il se faisait que nous avions un pareil excédent, et la commission m'a expliqué qu'il est dû aux excellentes méthodes de criblage qui nous permettent de retirer une valeur réelle de ce qui, dans les autres élévateurs, est considéré comme déchet.

A l'élévateur de Saskatoon, les principales recettes sont: entreposage, $47,575; nettoyage, $20,604; séchage, une faible somme; criblures, $1,000; moutures des criblures, $2,686; empaquetage des grains de semence, $12,268; recettes totales de cet élévateur, $91,453.

M. TURRIFF: Je désirerais avoir le chiffre total des recettes?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ce calcul n'est pas encore fait. Je viens de donner cependant les principales sources de revenus.

M. BUCHANAN: Le ministre a-t-il un état des quantités de blé expédiées par les ports de l'Ouest durant l'année dernière?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que très peu de blé a été expédié par voie de Vancouver. Il y a eu certaines expéditions au Japon en Amérique du Sud et en extrême-Orient, mais elles ont été peu importantes. Une expédition considérable a été faite à la Nouvelle-Zélande. Ce blé a été expédié par voi de Vancouver et a été mis en sacs à l'élévateur de Moosejaw. Ainsi que mon honorable ami ne l'ignore pas, la guerre a désorganisé le trafic par voie du canal de Panama et, de plus, le canal lui-même a été fermé pendant plusieurs mois, à la suite d'éboulements.

M. BUCHANAN: Le ministre sait-il si l'on pourra expédier du grain par le canal de Panama, sans avoir à le mettre en sacs à Vancouver?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: On n'est jamais certain de rien, avant d'en avoir fait l'expérience, mais si l'on peut expédier du grain de l'Argentine à Londres, en passant par le tropique, je ne vois pas que le voyage par le canal de Panama puisse faire du tort à du grain en bonne condition. C'est l'avis des personnes les mieux renseignées sur la question.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre peut-il dire quelle est la consommation et la production annuelle du blé à l'est des lacs?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je pourrais communiquer à mon honorable ami un état imprimé qui contient tous ces détails. Je lui recommande aussi la lecture des bulletins mensuels publiés par le département du Commerce.

L'hon. M. OLIVER: Je ne crois pas que les renseignements que je demande se trouvent dans les très intéressants bulletins publiés par le département de mon honorable ami.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne crois pas qu'il soit possible d'obtenir le chiffre exact de la consommation du blé, dans l'Est et dans l'Ouest. Il faut nécessairement faire des calculs approximatifs et une consommation de boisseaux par tête, est généralement considérée comme amplement suffisante.

L'hon. M. OLIVER: La situation, quant au transport, me paraît très grave. Environ 42,000,000 de boisseaux de blé ont été expédiés dans les ports canadiens de l'Est. Une grande partie de ce blé sera absorbée par la consommation locale. Si cette consommation en absorbe le quart, il nous restera encore 30,000,000 de boisseaux à expédier outre-mer, et le ministre nous informe qu'il a été impossible de se procurer des navires. Si nous nous trouvons dans cette situation depuis six mois, qu'arrivera-t-il des 140,000,000 de boisseaux qui nous arriveront encore, dans les six mois à venir?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je suppose qu'une grande partie des 95,000,000 de boisseaux de blé expédiés de Fort-William à Buffalo et dans les autres ports américains a déjà été expédiée dans les ports de l'Atlantique et est même rendue en Europe.

M. BURNHAM: Le ministre nous dira-t-il ce qu'il pense de l'avenir réservé à la culture du blé vu qu'il est consigné par écrit que les personnes qui sont le mieux en état d'en juger déclarent que la récolte mondiale, l'an dernier, a dépassé d'un cinquième les besoins de la consommation?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: L'honorable député me pose un grand problème, mais il y a une manière de le résoudre: faisons tous de notre mieux pour élever beau-

coup plus d'enfants qui consommeront ce surplus.

M. BUCHANAN: Le ministre nous a fourni ce soir des masses de renseignements, et je désire en obtenir d'autres avant que la séance soit levée. Le ministère se propose-t-il d'établir plus qu'un élévateur-entrepôt dans la province d'Alberta? C'est tout ce que je demande; je ne veux pas connaître l'endroit.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'apprendrai à mon honorable ami que j'ai reçu un grand nombre de requêtes et de lettres, et que j'ai soutenu que les élévateurs de Saskatoon et de Moosejaw—pour le transport vers l'est—et l'élévateur de transbordement de la baie d'Hudson, sur la route septentrionale, lorsqu'il sera ouvert, ainsi que les élévateurs maritimes à la tête des lacs comprennent l'ensemble du projet que nous nourrissions lorsque notre programme a été tracé. De plus, l'élévateur de Calgary et l'élévateur de transbordement de Vancouver complètent cette partie du programme. Nous n'avions pas projeté de construire des élévateurs-entrepôts intérieurs partout où ils seraient utilisés. Je sais que la vie est facile pour celui qui a besoin d'emmagasiner son grain.

Voici une région où la production dépasse les facilités d'emmagasinage, dit-il; vous avez un élévateur-entrepôt à Moosejaw, pourquoi n'en construisez-vous pas un dans cette région? Nous nous efforçons de nous en tenir au projet de relier tous les élévateurs-entrepôts à des élévateurs de transbordement dans les ports, et à cet égard, nous avons maintenant réalisé nos prévisions.

Même si nous n'étions pas en temps de guerre, il ne nous serait guère possible de songer à faire de nouvelles dépenses pour procurer des facilités d'emmagasinage, et nous laisserions ce soin aux grandes compagnies et aux capitalistes.

Le Transcontinental et l'Intercolonial ayant un long parcours sont tenus de fournir des moyens d'emmagasinage, et il leur en faut plus qu'à présent, de sorte que l'Etat aura de nouveaux travaux à faire relativement au transport par voie ferrée —dans quelle mesure, je l'ignore. Mais je suppose que lorsque nous cessons d'espérer, nous cessons de vivre; autrement dit, que nous espérons aussi longtemps que nous vivons.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

L'hon. M. OLIVER: Tous les crédits du ministère du Commerce ont-ils été adoptés?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Tous. Il y aura, il va sans dire, un budget supplémentaire.

(La séance est levée à dix heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Lundi, le 1er mai 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DE RAPPORT

Par l'hon. M. Roche: Rapport annuel du département des études topographiques pour l'exercice finissant le 31 mars 1915.

1re LECTURE

D'un projet de loi émanant du Sénat (bill n° 96), déposé par M. Boys, pour faire droit à David Whimple Rhodes.

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMPAGNIE DE LA GARE MONT-ROYAL.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (bill n° 95) concernant les redevances à payer, à la compagnie de la gare Mont-Royal.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une mesure du Gouvernement; quelque membre du Gouvernement pourrait nous l'expliquer?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Si j'ai bien compris, c'est en somme un bill déclaratoire pour définir clairement la portée d'une loi adoptée il y a environ deux ans, et dont l'interprétation légale a donné lieu à certains doutes.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

SIMPLES SOLDATS.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Le sous-ministre de la Milice m'informe que le soldat Wallace, dont M. Carvell a signalé le cas à la Chambre, a été réformé, parce qu'il était mineur. Quant à une autre affaire portée à notre connaissance concernant le soldat Dougall Curry, on a reçu du général commandant

de ce district militaire un autre télégramme en date du 25 avril, à l'adresse de l'adjudant-général.

Cette dépêche télégraphique est ainsi conçue:

Au sujet du télégramme adressé, le 24, à l'état-major général, le capitaine Calder déclare que le retard apporté à son entrevue avec Dougall Curry provient de ce qu'il n'a reçu aucun mot de l'hôpital avant l'heure du midi, le lendemain. Impossible de dire exactement quelle est ou quelles sont les personnes sur qui doit retomber la responsabilité de ce délai. L'usage voulait qu'un des membres du personnel de l'hôpital l'avertît de l'arrivée de tout soldat malade transporté à cette institution. Dans le cas dont il s'agit, les gardes-malades disent qu'elles ignoraient celui qu'elles devaient avertir. Le capitaine Munro déclare qu'il n'a pas pu communiquer par téléphone avec l'hôpital Saint-Joseph avant onze heures de la matinée, le lendemain, la ligne se trouvant en mauvais état jusqu'à ce temps-là.

Quant au cas que l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) a mentionné, le sous-ministre de la Milice m'informe qu'on a adressé un télégramme à l'officier commandant pour lui demander de faire immédiatement une enquête dans cette affaire et de faire rapport par télégraphe. Au sujet de l'affaire rapportée par l'honorable représentant de Guysborough (M. Sinclair) on m'informe qu'on a ordonné de faire une enquête et que cette dernière se poursuit présentement.

M. KNOWLES: Je suppose que l'officier à qui le télégramme en question a été adressé au sujet de l'affaire dont j'ai parlé, était un officier stationné à Winnipeg?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saurais réellement pas répondre sur ce point, en ce moment.

M. KNOWLES: Si le bruit public est exact, il ne s'agirait pas assurément de l'officier mis en cause, n'est-il pas vrai?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le rapport qui m'est parvenu voulait qu'on eût ordonné une enquête en la façon ordinaire. Je me renseignerai sur la nature de l'enquête et sur celui qui devra la tenir.

M. KNOWLES: Le premier ministre a dit qu'on avait adressé un télégramme à l'officier lui demandant de faire un rapport. Je suppose qu'il va sans dire que le rapport ne sera pas fait par l'officier qui a fait l'objet de mes observations?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si je me rappelle bien la teneur du mémoire qui m'a été soumis, celui-ci ne parlait pas seulement d'un rapport, mais encore d'une enquête.

[Sir Robert Borden.]

ACCUSATIONS D'INGERENCE POLITIQUE CONTRE LES EMPLOYES DU CANAL DE SOULANGES.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: On m'informe du comté de Soulanges qu'à la convention tenue, la semaine dernière, pour faire le choix d'un candidat conservateur aux élections provinciales en cours, le surintendant du canal, tout le personnel sous ses ordres et les employés du canal ont assisté et ont pris part à cette réunion politique. J'ai toujours compris que ce Gouvernement avait pour politique qu'il n'y eût pas d'ingérance politique de la part des fonctionnaires du Gouvernement, et j'appelle l'attention de mon très honorable ami sur le fait que je lui signale.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): J'appellerai immédiatement sur ce fait l'attention du ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux.

PROLONGATION DE LA DUREE DE LA LEGISLATURE.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Vendredi dernier, durant l'absence du premier ministre, je me suis informé de ce qui était advenu de la résolution collective des deux Chambres demandant qu'on modifiât la loi de l'Amérique britannique du Nord de façon à prolonger la durée de la législature. Le premier ministre voudrait-il nous donner quelque renseignement à cet égard?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Le Gouverneur général a envoyé immédiatement cette résolution conjointe. J'ai aussi écrit à sir George Perley, en incluant avec ma lettre des copies des débats sur cette question, en cette Chambre et au Sénat, afin de lui fournir tous les renseignements nécessaires sur ce qui avait motivé la résolution. Je comprends qu'on s'occupe de l'étude de cette question, en Angleterre, mais j'ignore où l'affaire en est rendue. En ce qui le concerne, le Gouvernement a accompli tout ce qu'il fallait faire.

LOI DES PETITES RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le Gouvernement se propose-t-il de soumettre bientôt à l'étude de la Chambre le bill des petites réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, qui figure au Feuilleton?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Nous étudierons ce projet de loi aussitôt que possible.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est une question peu importante.

PRIMES AUX VOLONTAIRES DE LA CAMPAGNE DES FENIENS.

M. BOIVIN: Je désire demander au ministre intérimaire de la Milice et de la Défense si le Gouvernement écoutera les suppliques de volontaires de la campagne contre les féniens, présentées avant l'expiration du délai, qui était fixé, je crois, au 31 juillet dernier, mais venant de personnes qui ont été incapables d'apporter avant cette date les preuves requises.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je ne puis pas donner de réponse à mon honorable ami dans le moment, mais je demanderai au sous-ministre quelle a été la pratique suivie, et je ferai connaître à mon honorable ami la réponse aussi vite que possible.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles la réponse est donnée de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

TRADUCTEURS SURNUMERAIRES.

M. ETHIER demande:

1. Combien de personnes sont employées par le ministère du secrétaire d'Etat comme traducteurs en dehors de la liste des traducteurs officiels et permanents?
2. Quels sont leurs noms, leur occupation, leur résidence et leur salaire?
3. Un nommé Arthur Sauvé est-il employé comme tel traducteur surnuméraire?
4. Dans l'affirmative, ce nommé Arthur Sauvé est-il le député du comté des Deux-Montagnes à la législature de Québec?
5. Qui l'a proposé comme traducteur et à quelle date?
6. Quelle est la nature des documents qui ont été remis à M. Arthur Sauvé pour être traduits à domicile?
7. Quel montant représente le coût de telle traduction, et quel montant M. A. Sauvé a-t-il reçu jusqu'à date, comme tel traducteur?

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

1. Le ministère du secrétariat d'Etat n'emploie personne comme traducteur.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Arthur Sauvé n'est pas employé par le ministère du secrétariat d'Etat.
4, 5, 6 et 7. Répondu sous le n° 3.

ALLOCATIONS D'ABSENCE AUX FONCTIONNAIRES CIVILS.

M. PARDEE demande:

Les épouses des fonctionnaires civils qui se sont enrôlés comme officiers ou hommes de troupe, reçoivent-elles une allocation d'absence?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non, à moins que le fonctionnaire n'abandonne son traitement civil, dans ce cas-là il touchera la paie militaire et l'allocation d'absence.

ACHATS DE PROVISIONS DE GUERRE DANS L'ALBERTA.

M. BUCHANAN demande:

1. Quels sont les noms des personnes à qui on a confié l'achat de chevaux, de foin et d'avoine dans l'Alberta pour le compte du ministère de la Milice?
2. Quel a été le taux de la rétribution de chacune d'elles?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Le lieutenant-colonel A. D. McRae.
2. La solde de son rang et ses frais.

BUREAU DE POSTE A NEW-RICHMOND-OUEST.

L'hon. M. MARCIL demande:

Le ministre des Postes a-t-il décidé d'ouvrir de nouveau le bureau de poste de New-Richmond-Ouest? Dans la négative, pourquoi?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): Le ministère a étudié la question de l'ouverture d'un bureau de poste à New-Richmond-Ouest. Autant que l'on peut voir jusqu'à présent, il ne paraît pas y avoir besoin urgent de rouvrir ce bureau de poste. Le ministère a obtenu l'opinion de quatre-vingt-six habitants, dont la majorité est en faveur d'une ligne de poste rurale. Quinze familles qui habitent la cinquième concession n'ont pas été visitées. On dit, cependant, qu'elles préfèrent une livraison à domicile, vu qu'il n'y a aucun bureau de poste à proximité. Les anciens clients du bureau de poste de New-Richmond-Ouest demandent que ce bureau soit rouvert aux opérations et soit desservi par courrier spécial de New-Richmond comme auparavant. Ils n'acceptent pas comme substitution satisfaisante le service fait par le facteur rural. Tous les clients du bureau de poste de New-Richmond-Ouest, à l'exception de dix, bien que demeurant à proximité ou non loin de l'itinéraire du facteur, pourraient facilement se procurer des boîtes, s'ils le voulaient.

EMPLOI DE ROBERT E. STEDMAN.

M. MARTIN (Régina) demande:

1. Robert E. Stedman a-t-il été employé dans le service de l'intendance, à Régina, en aucun temps depuis le commencement de la guerre? Dans l'affirmative, en quelle qualité?
2. Quel salaire a-t-il reçu, et quelles étaient ses fonctions?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Oui, comme soldat dans la compagnie n° 20 dans le service de l'intendance.
2. $1.10 par jour, et frais de subsistance.

SALLE D'EXERCICES DE LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Combien a coûté la toise la pierre qui a servi au trottoir du manège militaire de Lévis?

2. Par qui cette pierre a-t-elle été fournie et quel est le montant qui a été payé pour la pierre vendue pour les fins susdites?

3. Quel est le nombre de toises de pierre fournies pour ledit trottoir?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre):

1. Il n'a pas été demandé un prix de tant par toise.

2. Joseph Saint-Pierre; il lui a été payé $862.50.

3. Ce n'a pas été un prix de tant par toise, mais de $1.50 par verge cube que nous a demandé Joseph Saint-Pierre.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. Oliver:—Etat indiquant toutes les transactions opérées par le Gouvernement fédéral pour acquitter tous les droits de squatters sur les sources chaudes de Banff. et donnant un relevé des paiements faits à ce sujet, et à qui ils ont été faits.

Par M. Pardee:—Copie de tous décrets du conseil, ordres administratifs et correspondance au sujet de l'interdiction de l'exportation, du Canada aux Etats-Unis des écorces employées dans les tannages.

Par l'hon. M. Graham:—Copie du bail passé entre le ministère de la Milice ou autre ministère et la maison Lindsay and McCluskey, pour un édifice situé dans la ville de North-Bay.

Par M. Michaud:—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Justice, le maire de la ville d'Edmundston (N.-B.), et le magistrat de police de ladite ville, et autres, au sujet d'un nommé Antoine Lévesque.

Par M. Buchanan:—1. Copie de tous papiers, télégrammes, lettres et autres documents concernant la décision d'ériger un élévateur régional à Calgary.

2. Copie de tous papiers et correspondance concernant le changement de l'emplacement du bureau de poste à Roseberg (Alberta).

Par M. Devlin:—Copie de tous papiers, correspondance, documents, pétitions et communications entre le ministère des Postes et le maître de poste ou autres personnes, au sujet du bureau de poste de Aylmer (P.Q.), reçus ou expédiés par le ministère depuis octobre 1911, au sujet de plaintes, accusations, changements ou destitutions, et nominations à ladite position.

Par M. Ethier:—Relevé faisant connaître:

1. Les noms des soumissionnaires pour les différentes entreprises de distribution postale rurale. établies dans le comté des Deux-Montagnes jusqu'à ce jour;

2. Le chiffre de chacune de ces soumissions et le nom des soumissionnaires auxquels des entreprises ont été accordées, avec le prix octroyé;

3. S'il y a de ces entreprises qui ont été concédées sans soumissions;

4. Dans l'affirmative, en faveur de qui, pour quel montant et sur la proposition de qui;

5. Si aucune indemnité a été accordée aux conducteurs de malles pour le transport des boîtes de la poste rurale;

6. Dans l'affirmative, à qui et pour quel montant;

[Sir Robert Borden.]

7. Si aucune indemnité a été accordée à quelques conducteurs de malles ayant cessé de faire le service avant l'expiration des trois mois d'avis requis par les marchés d'entreprise;

8. Dans l'affirmative, à qui et pour quel montant.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION AUTORISANT UN EMPRUNT DE GUERRE DE $250,000,000.

Sur motion de sir Robert Borden la Chambre se forme en comité général pour l'examen du projet de résolution qui suit:

1. La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire qu'une somme n'excédant pas deux cent cinquante millions de dollars ($250,000,000) soit accordée à Sa Majesté pour subvenir aux dépenses qui pourront être faites en vertu d'un ordre du Gouverneur en conseil durant l'exercice finissant le 31e jour de mars 1917, pour:

(a) La défense et la sûreté du Canada;

(b) La conduite des opérations navales ou militaires au Canada ou en dehors du Canada;

(c) Encourager la continuation du commerce, de l'industrie ou des relations d'affaires, soit au moyen d'assurance ou d'indemnité contre les risques de la guerre ou autrement;

(d) La mise à exécution de toutes mesures que le Gouverneur en conseil juge nécessaires ou à propos en conséquence de l'existence d'un état de guerre; et

(e) Les paiements faits pour les dits objets durant les exercices expirés respectivement le trente et unième pour de mars mil neuf cent quinze et le trente et unième jour de mars mil neuf cent seize, en sus des montants autorisés par la loi des crédits de guerre, 1914, et la loi des crédits de guerre, 1915.

2. Décide que le Gouverneur en conseil soit autorisé à prélever par voie d'emprunt, provisoire ou autrement, telles sommes qui sont nécessaires pour effectuer tout paiement autorisé par une loi basée sur les présentes résolutions.

3. Décide que le capital prélevé par voie d'emprunt sous le régime de la présente loi ainsi que les intérêts sur le capital sont imputables sur le fonds du revenu consolidé.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Avant que la Chambre aborde l'examen en la manière ordinaire de cette résolution, il est à propos que je donne les quelques éclaircissements que sans doute l'on attend du cabinet à cette phase de la procédure.

Je dirai tout d'abord qu'avant la guerre le travail du ministère de la Milice n'était que peu de chose comparativement à ce qu'il a été depuis le mois d'août 1914 et, particulièrement, l'année dernière, alors que nos forces ont été accrues dans des proportions si considérables. Avant la guerre, l'organisation de ce service n'avait pas à s'occuper que d'un corps d'environ 3,000

hommes de troupes régulières, qui restaient toute l'année sous les armes et de 50,000 à 60,000 hommes à qui l'on faisait faire chaque année des exercices qui d'ordinaire variaient de douze à seize jours. L'organisation suffisait à ce but, et le personnel d'Ottawa était assez nombreux pour des forces tant soit peu plus considérables en cas de guerre, mais non d'une guerre aussi formidable que celle-ci. Chacun de nous se souvient que, dans les six semaines qui ont suivi la déclaration de guerre, un corps de 33,000 hommes a été réuni au camp de Valcartier, organisé, exercé et équipé en vue d'un service actif immédiat.

Ces troupes se rendirent outre-mer en octobre 1914, avec un excédent de canons et de munitions qui furent mis à la disposition du gouvernement impérial.

De temps à autre, les besoins de la guerre ont demandé de notables augmentations de nos forces et comme les décrets du conseil autorisant ces augmentations ont été déposés sur le bureau sous forme d'imprimés et que les députés peuvent se les procurer, il serait inutile de les citer. Le recrutement a suivi une progression que nul d'entre nous n'aurait pu prévoir en août 1914. Jusqu'au 15 avril de cette année, la totalité des enrôlés a atteint 309,616 dont 102,455 se sont rangés sous les drapeaux entre le 1er janvier et le 15 avril.

Si on compare l'organisation que le département de la Milice a ainsi dû entreprendre avec l'organisation militaire de tout l'empire avant que la guerre éclatât, cela nous donne une assez juste idée des charges et de la responsabilité imposées au Gouvernement canadien, et surtout au ministre de la Milice et à son personnel. Ainsi, l'effectif de l'année régulière de la Grande-Bretagne, d'après un état que m'a fourni le général Gwatkin, chef de l'état-major général, comprenait, avant la guerre, 127,368 hommes en Grande-Bretagne; dans les Indes (compris les troupes britanniques), 77,317 hommes, et dans les différentes parties de l'empire autres que les îles britanniques et les Indes, 49,076, soit un total de 253,762.

Cela constituait l'armée régulière du Royaume-Uni; mais à ces chiffres il faut naturellement ajouter l'effectif des troupes indigènes des Indes. Abstraction faite des troupes indigènes dans les Indes, on le voit, les forces de l'empire, ainsi qu'elles sont organisées dans le Royaume-Uni, étaient inférieures de 60,000 au nombre des troupes enrôlées au Canada pour activité de service outre-mer et autrement, depuis le commencement de la guerre.

Les dépenses militaires du gouvernement britannique avant la guerre s'élevaient à £28,200,000, soit en chiffres ronds à $140,000,000. Les dépenses militaires des Indes s'élevaient à £21,000,000, soit environ $100,000,000. Les honorables députés le voient, le département de la Milice a donc dû entreprendre, depuis quelques mois, le recrutement, l'organisation, l'équipement, l'armement et le transport outre-mer, d'une force militaire qui dépasse de beaucoup la force militaire totale du Royaume-Uni, au début de la guerre. Celui qui n'est pas venu en contact direct avec l'organisation que tout cela comporte, ne saurait guère se faire une idée exacte de l'énorme labeur qu'entraîne cette organisation, surtout pour le ministre de la Milice et pour son personnel. Bien souvent, il a fallu créer des organisations. Bien plus, ceux qui étaient chargés de la création de ces organisations manquaient parfois de l'expérience et de l'instruction voulues dans ce but et il leur fallait, pour ainsi dire, aller à tâtons, en entreprenant l'organisation de ces services rendus nécessaires par la guerre. Une fois initiés aux besoins de la situation, il leur fallait en instruire, en former d'autres pour l'organisation sans cesse croissante du département. Il conviendrait peut-être de donner ici au moins un aperçu du caractère, de l'organisation ainsi établie, basée, cela va sans dire, sur l'organisation existant antérieurement.

Le chef de l'état-major général, le général Gwatkin, est le premier membre militaire du conseil de la milice et il a sous sa direction quinze ou seize services dont je me bornerai à désigner quelques-uns. D'abord il a sous sa direction par l'intermédiaire du directeur des opérations militaires toutes les opérations de l'offensive et de la défensive et les projets s'y rattachant; la répartition stratégique des forces militaires; le recueillement, la coordination et la distribution des renseignements; l'administration du corps des guides. Par l'intermédiaire du directeur des services de l'instruction et des fonctions de l'état-major, il a la direction des projets de défense locale et de concentration; l'instruction de toutes les armes; les attachés militaires; l'organisation, l'administration et l'instruction de l'état-major, compris les nominations à ce dernier; la surveillance de l'instruction aux écoles d'instruction; les cours d'enseignement militaire aux universités. Par l'intermédiaire du directeur général de l'école de tir, il est chargé de l'enseignement du tir à la milice, ainsi que de l'organisation et de l'adminis-

tration des associations de tir. Par l'intermédiaire du sous-directeur de l'école des signaleurs, il est chargé de la direction de l'instruction en matière de signaux dans toutes ses branches.

Le service de l'adjudant général est fort important, en ce qu'il se rattache à la levée des forces si nombreuses mobilisées depuis dix-huit mois.

Sous les ordres de l'adjudant général, je trouve en premier lieu le directeur général de la mobilisation qui dirigeait un très petit effectif avant la guerre. Sous la direction du colonel R. J. Gwynne, directeur général de la mobilisation, nous avons un grand nombre de services divers, dont je pourrai énumérer quelques-uns. Ils comportent l'organisation de la guerre; la mobilisation, y compris l'étude, à un point de vue général, de l'action administrative nécessaire pour mettre en pratique le plan approuvé de la mobilisation, la coordination des mesures militaires relatives à la mobilisation et des ordres réglant ces mesures; l'emplacement des régiments; la formation et la dislocation des régiments et des corps et l'action exécutive qui s'y rattache; répartition des régiments dans les formations en vue de la mobilisation, toutes les questions relatives aux détachements; constitution et préparation des détachements de toutes armes; cantonnement des régiments et des détachements de toutes armes sous les ordres en vue de l'embarquement.

L'état-major de l'adjudant général a été augmenté par la nomination d'un sous-adjudant général, division n° 1, et d'un sous-adjudant général, division n° 2. Les services placés sous la direction particulière du sous-adjudant général, division n° 1, le lieutenant-colonel C. S. McInnes, sont entre autres: la nomination des officiers du recrutement, la répartition des arrondissements de recrutement pour la mobilisation, examen des requêtes et des recommandations pour les dépenses de recrutement; problèmes généraux du recrutement relatifs aux officiers commandant les régions militaires, qui sont autorisés autant que possible à organiser leur région en conformité des besoins et des conditions de la localité; préparation des règlements d'enrôlement et autres questions se rapportant à l'engagement, etc. On doit remarquer aussi, à propos des devoirs imposés à cet officier, que par suite de la création de temps à autre d'un grand nombre de nouveaux régiments et par suite de la création de corps spéciaux, tels que le bataillon des pionniers, des compagnies de mineurs, de forestiers, etc., un grand nombre de demandes ont été faites de temps en temps provenant de toutes les parties du Canada. Un règlement général a été fait contre les permutations, mais les cas exceptionnels sont nécessairement nombreux et pour différentes raisons. Cet officier a aussi sous ses ordres immédiats la milice active et les troupes expéditionnaires canadiennes employées au service de garde en Canada. Les gardes sont employés en temps de guerre dans les camps d'internement, pour tenir garnison, pour certaines fabriques de munitions, des arsenaux, etc. A un moment, la milice active convoquée en service actif pour rendre ces services, comptait plus de 13,000 hommes. Après des efforts considérables, on a réduit ce nombre à moins de 10,000 hommes et on espère pouvoir réduire encore le total de la milice active employée de cette manière. Les soldats qui sont revenus sont employés partout où c'est possible et les troupes du corps expéditionnaire sont aussi employées quand cela ne nuit pas à l'instruction nécessaire des troupes destinées au front.

Il s'élève continuellement des questions relativement à l'emploi ou au retrait des gardes de ce genre et elles sont réglées d'accord avec la division du chef de l'état-major général quand il s'agit de garnison, avec le directeur général de l'artillerie, quand il est question des ateliers de munitions et avec l'officier commandant en chef les opérations d'internement et les camps d'internement. Dans une troupe aussi importante, de nombreuses questions de soulèvent continuellement à propos des renvois de soldats par suite d'incapacité physique, d'insuffisance et pour des motifs spéciaux. Ces questions doivent être soumises à l'état-major général. Les travaux ont été autant que possibles décentralisés, afin que les renvois se fassent et que le versement de la solde cesse à la date la plus rapprochée sans les délais qui se produisaient autrefois, quand on renvoyait tous les cas à l'état-major général.

En même temps, il se fait un travail considérable à propos d'un grand nombre d'autres questions comme la libération des mineurs et des citoyens américains, le retour des sous-officiers et des soldats d'Angleterre au Canada pour recevoir leur congé ou un grade d'officier. C'est le sous-adjudant général, division n° 1, qui s'occupe des arrangements administratifs qui ont trait aux dépôts des congés établis à Québec et à Saint-Jean, pour s'occuper des membres du corps expéditionnaire qui reviennent d'Angleterre. Une énorme quantité de travaux nouveaux ont pris naissance dans ce département à propos de la

division de la comptabilité, du payeur général, du directeur général du service de santé militaire et de la commission des hôpitaux militaires. Comme les soldats qui entrent dans ces hôpitaux touchent toujours leur solde et sont soumis à la discipline militaire, cette division est intéressée dans des travaux qui se rapportent à eux jusqu'à leur libération définitive.

Ce département est aussi chargé d'une mission fort importante relativement à des préparations d'états consistant non seulement en des états de parade de la troupe permanente comme précédemment, mais aussi des détails complets des troupes du corps expéditionnaire canadien et de leur emplacement, de leur nombre et des relevés du recrutement, des congés et des permutations.

Ce département règle également toutes les questions se rattachant à la discipline, non seulement lorsqu'il s'agit des officiers, mais aussi en ce qui concerne les sous-officiers et les soldats; il s'occupe aussi des conseils de guerre, des cours d'enquêtes relativement à l'office du juge-avocat général ainsi que des questions concernant les soldats qui s'enrôlent frauduleusement ou qui désertent. Ce département a également la charge de l'organisation de ces écoles ou gymnases qui ont été établis dernièrement, c'est-à-dire depuis le commencement de la guerre pour enseigner aux recrues l'exercice de la baïonnette et les exercices physiques. Le corps des commis d'état-major et le service des officiers d'état-major sont aussi administrés et dirigés par ce département. Le personnel a plus que doublé dans ce service depuis le début de la guerre. Ce département doit également conclure tous les arrangements au point de vue administratif se rapportant aux camps et au personnel des camps, de concert avec les autres branches du service que cela intéresse. C'est aussi ce département qui a la haute main sur les arrangements à effectuer pour le logement des soldats du corps expéditionnaire canadien dont il s'occupe de concert avec le directeur général des approvisionnements et du transport. Il est résulté passablement de besogne relativement au logement, durant les mois d'hiver, des soldats dans les localités où ils se sont enrôlés. Cette branche du service est chargée également de toutes les questions ayant trait à l'octroi de congés aux sous-officiers et aux soldats, soit au pays, soit de retour d'Angleterre, ainsi que de l'inspection de ces soldats; ce département s'occupe aussi de la préparation des dossiers sujets aux règlements qui gouvernent l'octroi des congés aux soldats pour les récoltes, les semailles ou autres travaux agricoles. Il s'occupe également des clubs et des cantines au service des régiments ou des corps qui sont en garnison, et il a la haute main sur ces institutions par l'intermédiaire d'un inspecteur qui est nommé pour faire des enquêtes à ce sujet.

La note qui m'a été communiquée énumère un bon nombre d'autres sujets, mais il n'est pas nécessaire de les signaler à l'attention de la Chambre, en ce moment. Je puis ajouter, toutefois, que l'on a pris des mesures et que l'on a institué un système dans le but de coordonner la besogne qu'accomplit cette branche du corps expéditionnaire canadien au Canada avec la tâche similaire accomplie nécessairement en Grande-Bretagne et en France.

J'en arrive maintenant à la tâche qui est assignée à l'aide-adjudant général de la division n° 2, le lieutenant-colonel Palmer.

La note que j'ai en ce moment sous les yeux m'informe que depuis le début des hostilités l'organisation de cette division n'a pas subi de modifications; on s'est contenté de lui donner plus de latitude, afin de faire face autant que possible aux exigences de la situation.

La besogne s'est accrue par suite de la nomination provisoire d'officiers au commandement de régiments faisant partie du corps expéditionnaire canadien et par suite du grand nombre de nouveaux officiers qui ont été nommés à différents grades dans la milice du Canada; car tous les officiers, avant de s'enrôler dans un régiment destiné au service d'outre-mer, s'ils n'appartiennent pas déjà à la milice canadienne, doivent être nommés à un emploi dans un régiment de la milice sédentaire. A l'heure actuelle, le corps expéditionnaire compte environ 11,000 à 12,000 officiers. L'aide-adjudant général de la division n° 2 a lui-même vu à toutes les nominations provisoires, aux promotions et à la mise à la retraite des officiers ainsi qu'à toute la correspondance qui en est résultée. A mesure que des unités du corps expéditionnaire sont expédiées en Angleterre, des listes de tous les officiers sont envoyées en double par courriers à Son Altesse royale le Gouverneur général, au secrétaire du ministère de la guerre, à Londres, Angleterre, au général commandant les troupes canadiennes à Shorncliffe, à l'officier qui est chargé des archives canadiennes à Londres, Angleterre, ainsi qu'au directeur du service du recrutement et de l'organisation, à Folkestone.

La partie de l'organisation sur laquelle je me permettrai ensuite d'attirer votre atten

tion, c'est le service de santé. Il n'est nullement nécessaire de mentionner ce qu'était ce service en temps de paix.

L'organisation générale reste à peu près la même par tout le Canada. L'école centrale de santé militaire a été abandonnée ainsi que le laboratoire central d'hygiène; on accomplit actuellement dans les districts militaires la tâche qui était dévolue à ces deux organisations. Les hôpitaux civils ont été utilisés en grande partie d'un bout à l'autre du Canada, pour le soin des malades, vu que les hôpitaux militaires disponibles n'étaient pas suffisants pour que l'on pût y soigner tous les soldats malades. Les magasins pour les fournitures aux unités du corps de santé militaire restent en activité et tout le matériel technique du service de santé dont il faut munir les régiments pour le service d'outre-mer leur est fourni par l'entremise de ces magasins.

Les arrangements pour l'achat de ces approvisionnements, en général, ont été quelque peu modifiés, vu que la commission des achats d'approvisionnements militaires s'occupe d'effectuer toutes ces transactions, à l'heure actuelle.

Le corps permanent de santé militaire a expédié sur le continent la plupart de ses officiers et de ses infirmières ainsi qu'un grand nombre de sous-officiers et soldats, abandonnant en grande partie l'accomplissement des unités du service de santé en Canada, au corps de santé militaire.

L'organisation du corps de santé demeure la même, sauf que les dentistes ne font plus partie du corps de santé militaire, à l'heure actuelle, mais forment un corps spécial.

Tous les médecins militaires sont maintenant nommés dans le personnel du corps de santé et ne font pas partie de l'effectif régimentaire. Les unités médicales de la milice active ont été conservées, mais on a fait des efforts encore plus considérables pour obtenir le personnel nécessaire aux unités du service de santé d'outre-mer. Il s'est formé des détachements volontaires que l'on a acceptés selon les termes des propositions faites.

Le plan général de l'organisation a fourni de quoi faire fonctionner les services médicaux au Canada, mais il est résulté beaucoup d'inconvénients de ce que les médecins militaires ayant le plus d'expérience des choses de la guerre ont été envoyés outre-mer avec les premières formations. Les officiers nommés plus tard ont été appelés à remplir des postes pour le service desquels ils n'ont reçu que peu d'entraînement. Des dépôts d'instruction pour le service du corps de santé militaire et ayant pour objet de renforcer les formations sanitaires canadiennes d'outre-mer ont été établis dans les divisions militaires nos 1, 2, 4, 10, 11 et 13; ils aident, en outre, à l'administration des services médicaux, surtout dans les endroits où l'on n'a pu se procurer un médecin du service de santé. Dans nombre de cas, l'on a eu recours à des médecins étrangers au corps de santé militaire pour faire l'examen des recrues. On n'a pas manqué d'officiers, d'infirmières ni d'aide ordinaire dans cette branche du service.

L'établissement d'une commission d'hôpitaux militaires a donné naissance à une nouvelle division du service de santé et sans cela le service de santé eût été obligé de faire la plus grande partie de l'ouvrage qui se fait aujourd'hui dans cette division. L'organisation des services médicaux a rendu plus nécessaire le recrutement d'un personnel suffisant et la distribution des différents devoirs à ce personnel, que l'établissement de nouvelles divisions spéciales. Comparativement à ce qu'ils sont en temps de paix, les devoirs des médecins militaires du Canada ont été considérablement augmentés, surtout en ce qui concerne le soin des troupes en campagne.

L'on a pensé à choisir, pour l'accomplissement des diverses tâches, des officiers qui s'y entendaient spécialement; mais dans la plupart des cas les employés de tout rang ont dû être initiés aux devoirs qu'ils auraient à remplir.

En parlant de la coordination du service au Canada avec les services d'outre-mer, il est à propos que je cite certains passages du rapport que voici:

> Les moyens de coordonner le travail des formations sanitaires au Canada avec celui des services d'outre-mer ont consisté dans l'échange de lettres, câblogrammes, rapports, etc., entre le bureau du directeur général du service de santé et celui du directeur du service de santé du corps expéditionnaire canadien. Dans tous les cas où un problème survenu au Canada est considéré comme ayant rapport à ceux d'outre-mer, le directeur du service de santé du corps expéditionnaire canadien en est informé.

Quelques mots, maintenant, du rapport relatif au corps canadien de chirurgie dentaire de l'armée.

> Le service du corps canadien de chirurgie dentaire de l'armée est divisé en deux branches: l'une a trait au service nécessaire aux soldats lors de leur enrôlement et aux soldats qui font leur instruction, et l'autre concerne les accidents, les soldats renvoyés dans leurs foyers, blessés et réformés.

Je sais, non seulement d'après ce rapport, mais pour l'avoir appris, au cours de

ma visite en Europe, l'été dernier, que l'ouvrage accompli par ce corps est pour ainsi dire inestimable. Ce service n'avait pas reçu beaucoup d'attention en Angleterre avant la guerre et il en reçoit beaucoup moins de la part des autorités militaires à présent que nous ne l'avons cru digne d'en recevoir chez nous. Voici un autre passage du rapport:

Dès les premiers mois de son existence le corps s'est surtout consacré au service de la première branche, c'est-à-dire au traitement des recrues et des soldats en instruction; mais comme cela devait nécessairement arriver dans une guerre comme celle-ci, le service du service relatif aux accidents a augmenté dans une immense proportion, pendant que celui de l'autre service a exigé absolument les mêmes soins qu'auparavant.

Voici ce que dit encore le rapport au sujet de l'évolution et du développement de ce corps:

Le grand nombre d'aspirants que l'on a dû refuser parce que leurs dents laissaient à désirer, plutôt que toute autre cause, a fait comprendre aux autorités le besoin d'une unité comme le corps canadien de chirurgie dentaire. Telle a été l'importance de ses services que l'incapacité qui avait fait refuser tant de recrues est complètement disparue et qu'il y a aujourd'hui dans les tranchées 10,000 hommes qui n'y seraient pas sans les services rendus par ce corps.

Le personnel du corps en question qui ne comprenait tout d'abord que 57 membres, en compte environ 1,000 aujourd'hui. On a créé de nouvelles divisions outre-mer, et chaque nouvelle division donne lieu à une augmentation correspondante de ce corps. Le total du personnel de chaque nouvelle section est de 96. Les devoirs comprennent des services de chirurgie dentaire envers chaque unité dès qu'on a pu obtenir la permission d'établir des officiers du corps canadien de chirurgie dentaire de l'armée.

On n'a aucunement prévu, à l'origine de ce corps, que ses services seraient utilisés au Canada; mais ils l'ont été depuis, et la force canadienne comprend maintenant un total de près de 400 membres. Presque tout le travail administratif incombe au bureau central du corps à Ottawa, et l'on s'imagine facilement combien l'administration est difficile chez une unité dont la juridiction s'étend de Victoria (C.-A.), à la Grande-Bretagne, à la France, au Caire, en Egypte et à Salonique.

Des fiches sont préparées, de sorte que si un soldat est envoyé de l'autre côté avant la fin de son traitement, il peut le reprendre et le continuer à son arrivée en Angleterre ou en France.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable premier ministre aurait-il l'obligeance de nous donner quelques renseignements concernant le transfert des hôpitaux canadiens au gouvernement français? J'ai appris, l'autre jour, par les journaux, que sir George Perley, le haut commissaire canadien, était allé en France pour assister à ce transfert.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Les explications qui vont suivre ne concernent pas les hôpitaux réglementaires qui accompagnent l'armée en campagne. Ces hôpitaux ont été installés en France dès l'arrivée du corps expéditionnaire. J'en ai visité au moins cinq, l'été dernier, et à cette époque, ils étaient presque tous près de Boulogne. Outre ces hôpitaux, nous en avons trois autres et c'est probablement à ceux-là que mon honorable ami fait allusion. Celui de Saint-Cloud est sous la direction du colonel Mignault et a été mis entièrement à la disposition du gouvernement français. Sir George Perley est allé en France pour assister à l'inauguration de cet hôpital, et je crois que le président de la république a aussi honoré la cérémonie de sa présence. Cet hôpital a été mis à la disposition du gouvernement français, pour y soigner les soldats français.

L'hon. M. MARCIL. A-t-on conservé le personnel canadien?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Certainement. Le personnel est entièrement canadien; il est même exclusivement canadien français.

L'hon. M. LEMIEUX: N'est-ce pas un cadeau du Gouvernement canadien au gouvernement français?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui; les arrangements à ce sujet ont été faits l'été dernier, pendant que j'étais en France.

L'hon. M. LEMIEUX: N'y a-t-il pas un autre hôpital canadien à Dinard?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il y en a un à Boulogne et un autre à Dinard. Celui de Saint-Cloud est un hôpital canadien français, ainsi que je viens de l'expliquer. Les officiers, les médecins et tout le personnel, ont été fournis par la province de Québec. Cet hôpital a été accepté par le gouvernement français et est maintenu par le Gouvernement canadien. Il y a encore ceux de Boulogne et de Dinard que vient de mentionner mon honorable ami. L'un d'eux a été organisé par l'université McGill et l'autre est encore un hôpital canadien français, dans le genre, je suppose, de celui de Saint-Cloud.

Ainsi, nous avons ces trois hôpitaux, en plus des hôpitaux réglementaires qui accompagnent l'armée en campagne. J'ai vu avec beaucoup de satisfaction l'établissement de ces trois hôpitaux, et je suis certain que le gouvernement anglais et le gouvernement français ont vivement apprécié l'installation de ces institutions qui rendront certainement de grands services et

feront honneur à ceux qui les dirigent et à tout le Canada.

L'hon. M. LEMIEUX: Si j'ai mentionné particulièrement l'hôpital de Dinard, c'est que j'ai reçu d'un Français qui est aussi un ami du Canada et qui a des capitaux considérables engagés dans l'Ouest, une lettre dans laquelle il fait les plus grands éloges de cette institution.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce que j'ai vu des hôpitaux canadiens, pendant mon séjour en France, confirme entièrement ce que vient de dire l'honorable député. Je ne crois pas qu'il existe aujourd'hui, en Europe, d'hôpitaux mieux aménagés et mieux administrés que les hôpitaux canadiens, y compris les trois que je viens de nommer.

Un mot maintenant du bureau des archives. J'ai ici des rapports volumineux sur cette partie du service. Il est difficile de se faire une idée de l'énorme travail accompli dans ce bureau, à moins d'y être personnellement concerné. En temps de paix, le personnel du bureau des archives comprenait quatre fonctionnaires. Il y en a maintenant 360, l'administration relative à l'allocation d'absence n'était pas encore organisée avant la guerre; aujourd'hui ce service exige le travail de 270 employés. Pour donner une idée du travail qui se fait dans ces bureaux, je dirai que le payeur général m'a informé aujourd'hui même que l'allocation de séparation et la délégation de solde nécessitent l'envoi quotidien d'au moins 5,000 chèques et de 1,000 lettres.

Puis, il y a le bureau des adjudications. En temps de paix, son personnel ne comprenait que 30 employés; il en compte aujourd'hui 250, qui, à ce qu'on m'assure, sont tous très occupés. La comptabilité en temps de paix occupait 35 commis; aujourd'hui elle en compte 108.

Le surintendant de la papeterie en temps de paix employait 10 personnes, il en emploie aujourd'hui 24. Au moment de la déclaration de guerre, le personnel de ces divers bureaux était de 79; aujourd'hui il s'élève à 1,042. Nombre de ces bureaux ont une lourde tâche à exécuter à toute heure du jour ou de la nuit. Par exemple, le bureau des allocations d'absence et délégations de solde a sa besogne répartie entre trois équipes dont chacune donne huit heures de travail; car l'expédition de la besogne doit se poursuivre sans interruption durant les vingt-quatre heures.

Mais j'allais vous parler de la besogne plus particulièrement exécutée par le bureau des archives. Force m'est de passer sous silence la plus grande partie du rapport qui m'a été transmis, mais certaines particularités doivent être signalées. Le personnel est réparti en deux équipes: l'équipe de jour qui travaille de 8 h. 30 a.m. à 5 h. p.m., et l'équipe de nuit qui travaille de 5 h. 30 p.m. à minuit, et souvent plus tard, lorsque les circonstances l'exigent. Chacune des équipes est sous la direction d'un commis spécialement chargé de diriger le travail, et qui, au besoin, se fait seconder par d'autres commis anciens.

Au surplus, on fait observer qu'une fois les troupes rendues en France et que le nombre de nos soldats tués ou blessés se multiplia, il devint nécessaire d'organiser un bureau spécial de clavigraphistes pour le travail de nuit, en conséquence de ce que presque tous les câblogrammes annonçant ces survenances n'arrivaient au département qu'après six heures du soir. Dans tous ces cas, les plus proches parents sont mis au courant par télégramme, et il a été convenu avec les deux compagnies de télégraphe qu'elles aviseraient le bureau des archives de la délivrance du message, pour que la nouvelle d'aucune survenance de cette nature ne puisse être communiquée à la presse avant que les plus proches parents aient été mis au courant. Plusieurs mois durant le bureau des archives a exécuté sa besogne dans des conditions très difficiles, en raison de l'exiguité du local, et cette gêne a été vivement sentie lorsqu'il a fallu annoncer 6,000 de ces survenances de guerre aux batailles de Saint-Julien et de Langemarck. Malgré tout, en travaillant jusqu'à trois ou quatre heures du matin de jour en jour, ces télégrammes ont pu être expédiés au taux d'au moins 500 par jour. Les détails sur chaque certificat sont inscrits sur une carte, de manière à faciliter leur consultation, non seulement par les parents les plus proches, mais pour le bénéfice du public généralement, les demandes nous arrivant de toutes les parties du Dominion au taux de 150 par jour. Jusqu'ici plus de 200,000 fiches ont été rédigées et classées par ordre alphabétique.

Les congés de libération des soldats qui ont été renvoyés au Canada pour raisons de santé, ou qui ont été réformés, sont consignés aux archives et classés dans l'ordre alphabétique. Les indications dans chaque cas sont inscrites sur une fiche et aussi insérées dans une formule ad hoc qui fait partie du dossier de chaque individu, de sorte que tous les renseignements requis sont accessibles à quiconque en a besoin. Les listes de sujets libérés dans chaque dis-

trict sont transmises de jour en jour à l'état-major général. Ces listes sont contrôlées avec soin et compilées, et une copie en est fournie chaque jour à la commission des hôpitaux militaires, aux diverses sections du Fonds patriotique canadien, et à diverses grandes maisons et compagnies qui retiennent leurs employés sur leurs listes de paie pendant qu'ils sont en service outremer. Il nous est adressé chaque semaine d'Angleterre un câblogramme indiquant les noms et le classement des hommes qui sont revenus au Canada après avoir été réformés. Des copies doivent en être faites et transmises aux divers officiers chargés de la direction de districts militaires, à la commission des hôpitaux militaires, aux dépôts de libérés et aux diverses sections du Fonds patriotique canadien, comme aussi aux divers officiers d'état-major au département. La besogne de ce bureau s'accroît à mesure que les enrôlements se multiplient, et aussi le nombre des tués et blessés. A l'heure actuelle il s'expédie de jour en jour une moyenne de trois cents lettres par jour, et ce nombre s'accroît notablement à la suite de chaque engagement important dans lequel figurent des troupes canadiennes.

En ce qui regarde les effets personnels et les testaments, jusqu'à il y a un mois, c'est-à-dire préalablement à la constitution du bureau des successions, toutes les questions de cette nature, y compris la distribution des biens, étaient réglées par le bureau des archives. Un traité fut conclu avec toutes les compagnies de messagerie opérant dans le Dominion, en vue du transport sans frais sur un point quelconque du Canada de tous les biens personnels des soldats décédés. Mais il existe maintenant un bureau spécial qui voit à la disposition des biens des soldats décédés, bureau dont le personnel est compétent et soumis à un admirable contrôle.

Passons maintenant aux absents. A l'heure qu'il est, le bureau des archives est en quête de renseignements sur tous ceux qui sont absents depuis six mois ou plus. Le nombre des soldats qui sont portés comme manquants et dont les plus proches parents demeurent au Canada est d'environ 500. En chaque cas l'on a écrit au plus proche parent pour lui demander s'il a obtenu, d'une source quelconque, des renseignements susceptibles de donner à penser que le soldat est encore en vie. En outre, on se met en communication avec le directeur des archives en Angleterre dans le but d'en obtenir des renseignements de même nature.

On a, à différents temps, dressé la liste des soldats faits prisonniers de guerre. Cette liste a été transmise aux diverses sociétés établies dans le but de veiller au bien-être de ces prisonniers. Nous avons pris sur nous de faire en sorte que, par l entremise de sir George Perley, les prisonniers de guerre, les personnes détenues en pays ennemi ne manquent point du nécessaire, et nous avons reçu de nombreuses lettres où ces infortunés témoignent en termes reconnaissants de l'excellence des mesures que nous avons prises.

Les compagnies d'assurance font de très nombreuses demandes portant sur la fourniture de certificats de décès et de copies certifiées de papiers d'engagement. A tous les intéressés on est tenu de fournir des extraits des registres des décès indiquant avec exactitude la date et le lieu de l'inhumation et donnant tous les renseignements sur l'endroit où les soldats ont été mis en terre.

J'ai une autre note sur le conseil des pensions et des réclamations, mais c'est un sujet que je m'abstiendrai d'aborder en ce moment, vu que l'examen en est déjà renvoyé à un comité de la Chambre. Je ferai l'exposé très succinct des attributions du quartier-maître général dont voici les principales:

(1) De l'organisation, de l'administration et de l'instruction technique de tous les services de transport, de la remonte, des approvisionnements, des chemins de fer, des casernes, des munitions de guerre et des services des médecins-vétérinaires.

(2) D'établir des réserves de munitions, de bouches, d'habillement, d'équipement, des dépôts généraux et le matériel à garder dans les magasins, garnisons ou magasins de la mobilisation, et la proportion de ces articles qui doit revenir aux troupes.

(3) Des modèles d'habillement, d'équipement et de matériel de l'artillerie.

(4) De la garde et de la distribution du matériel de guerre.

(5) Des indemnités pour blessures et dommages aux animaux et au matériel.

(6) Du choix des officiers à employer dans les services ci-dessus.

(7) Des arrangements pour les services postaux.

(8) De conseiller et aider le sous-ministre de la Milice et de la Défense en ce qui concerne les adjudications pour les services susdits.

(9) De la préparation, conjointement avec le conseiller financier, des estimations pour les services susdits.

Il n'est pas utile que je donne lecture de ce qui a trait au personnel de l'état-major; il convient cependant de faire part en peu de mots des attributions des différents chefs administratifs de divers services d'état-major. Ainsi, le directeur général des transports et des approvisionnements possède

dix-neuf attributions parmi lesquelles je relève les suivantes:

L'application et l'occupation des casernes, hôpitaux, bureaux, arsenaux, salles d'armes, etc.

Les fournitures de rations, de fourrage, de paille pour les paillasses, de combustible et de désinfectants. Les questions se rattachant à la quantité d'eau ou de lumière permise dans les casernes et l'approvisionnement d'huile, de carbure, etc., pour produire la lumière dans les casernes ou dans les camps.

Arrangement des approvisionnements ayant trait aux projets de mobilisation et de défense.

Toutes les questions ayant trait au transport et au charroi du matériel de guerre.

Fournir, réparer et administrer les vaisseaux de transport.

Arrangements pour l'exécution des services postaux en temps de guerre et (lorsqu'il y a lieu) dans les camps.

En chaque division militaire, ce service est représenté par un sous-directeur des transports et des approvisionnements qui, le plus souvent, est un officier de l'intendance militaire et a la direction de ce service dans les limites de son territoire. Là où c'est possible, il est aidé d'un petit nombre d'officiers, de sous-officiers et de soldats de l'intendance de l'armée permanente. C'est ce sous-directeur des transports et des approvisionnements qui commande et dirige les compagnies de l'intendance de la milice active que l'on emploie aux services administratifs nécessaires aux camps annuels d'exercices. Il n'y a pas lieu de donner lecture en ce moment de ce qui se rapporte aux autres officiers attachés à ce service.

En outre de l'exercice des attributions que j'ai mentionnées, le directeur des transports s'est occupé de l'affrétement des navires devant servir à transporter les troupes au delà de l'océan et a dû ordonnancer les comptes ayant trait à ce service particulier. Il y a en Angleterre un directeur des transports et des approvisionnements qui, de même que celui que nous avons au Canada, doit veiller à l'alimentation et au transport des troupes canadiennes rendues en Angleterre. C'est à lui qu'est aussi confiée la surveillance des détachements de renfort que le Canada envoie de temps à autre pour combler les vides créés au front dans les rangs de l'intendance. Cet officier est sous les ordres du général commandant le corps expéditionnaire canadien.

Le département du quartier-maître général comporte aussi un directeur général de l'habillement et de l'équipement. Les fonctions du directeur général comprennent une douzaine de services administratifs, mais il suffit d'en mentionner seulement trois:

Toute question se rapportant à l'habillement et au petit équipement, comme les réserves pour la mobilisation, les vols, les pertes, et la gradation de la distribution

La préparation du budget de l'habillement et du petit équipement.

La vente des drapeaux, des vêtements et autres effets usés.

Vient ensuite le principal officier d'intendance qui a la direction de dix services, dont il est nécessaire de signaler trois seulement:

L'administration, la distribution et l'instruction du corps canadien des magasins et son inspection.

La préparation, pour le War-office, des réquisitions et des demandes de commandes pour tout l'habillement et le petit équipement.

L'approvisionnement de réserves d'équipement de mobilisation.

Le corps canadien des magasins a pour fonctions de recevoir, emmagasiner et distribuer tout l'habillement, le petit équipement, l'équipement, les fusils, les munitions, les voitures, et tous les autres effets de guerre, à l'exception des matières médicales, et d'en tenir compte. Le corps voit aussi à remplacer et réparer les dits équipements, munitions, approvisionnements et effets. Le directeur des magasins a la direction de huit services différents, dont je ne mentionnerai que trois:

La préparation du budget annuel et d'autres calculs budgétaires pour tout l'équipement et tous les approvisionnements généraux nécessaires à la milice en temps de paix et au corps expéditionnaire canadien en temps de guerre. L'achat de tout ce matériel et des approvisionnements en général, tels que équipement individuel des soldats, matériel de campement, harnachement, outils, équipement des signaleurs, matériaux, approvisionnements de caserne et d'hôpital, effets divers, etc.

Il voit à choisir, approuver et mettre sous scellés pour en faire des étalons tous les échantillons qui doivent servir aux commandes futures et en préparer les dévis.

Il doit préparer des tableaux de l'équipement de mobilisation et les reviser de temps à autres pour y conformer la distribution d'équipements aux unités en campagne dresser des tableaux et préparer d'autres règlements pour la distribution des équipements et des fournitures à la milice permanente, à la milice non-permanente, aux sociétés de tir et aux corps de cadets.

Il y a aussi l'administration centrale de la section des transports à traction mécanique du train permanent des équipages. Ce département est chargé de douze services; je n'en signalerai que quelques-uns:

L'administration centrale de la section des transports à traction mécanique du train permanent des équipages, y compris l'école d'instruction des transports mécaniques.

L'inspection des véhicules à moteur, comme les camions, les autos, les ambulances, les motocyclettes, les bicycles, et des pièces de rechange pour la réparation de ces véhicules.

Camions à moteur. Les châssis, les pneus, les caisses, les capotes, les boîtes d'outils, etc.,

viennent des différentes manufactures et sont assemblés; puis les camions sont expédiés en Europe.

Transports locaux. Pour l'essai des camions à moteur destinés au service d'outre-mer, ce département distribue 150 tonnes par jour d'effets entre les différents chemins de fer, les lieux d'inspection et les magasins.

L'école des transports mécaniques pour préparer les officiers du service d'outre-mer, qui se tenait au dépôt d'instruction, à Toronto, est maintenant sous la direction de ce département et se tient au garage Victoria.

C'est un aperçu très bref et très incomplet du travail qui se fait sous la direction du quartier-maître général.

J'arrive aux fonctions de grand-maître de l'artillerie. Tel qu'il est organisé, ce département comporte deux divisions ou deux administrations, sous la direction l'une, du directeur de l'artillerie, et l'autre, du directeur général des services du génie. J'ai reçu touchant l'organisation depuis la guerre du brigadier-général Elliott, un rapport qui contient les observations suivantes:

Il ne s'est fait, depuis la guerre, aucun changement dans l'organisation, excepté que le grand maître de l'artillerie cumule aussi les fonctions du directeur de l'artillerie, qui est en service en France. Un inspecteur du matériel d'artillerie, et un assistant furent ajoutés à ce département. Le travail a augmenté considérablement, mais le personnel actuel a pu se tirer d'affaire en travaillant un nombre d'heures beaucoup plus grand.

Les opérations, depuis la guerre, se divisent en deux catégories: (1) la mobilisation et l'instruction des unités et des détachements d'ingénieurs pour le service d'outremer; (2) Les services du génie—la construction et l'entretien de travaux et d'édifices militaires comme en temps de paix; la construction de logement d'hiver pour les troupes mobilisées au Canada, et la préparation pour l'été des champs d'exercices, comme à Valcartier, et des différents camps d'instruction dans l'Ontario, au Manitoba, dans la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise. Le total de ceux qui ont suivi les cours d'instructions et sont partis pour l'Europe se chiffre à 322 officiers et 6,321 sous-officiers et soldats. Pour ces cours on organisa, à Ottawa, un dépot d'instruction, où tous les sous-officiers et soldats des districts furent envoyés pour suivre les cours avant de partir pour l'Europe. Les officiers se recrutent parmi les corps du temps de paix et les cadres régimentaires.

De plus, une école de signaux est attachée au dépôt d'instruction pour instruire et former les sections de signaleurs.

Outre les fonctions que le service du génie remplit en temps de paix, il est obligé d'exécuter un travail supplémentaire, comme le casernement des troupes durant l'hiver, l'installation de camps d'instruction considérables qui doivent se continuer durant cinq mois environ, et la construction de certaines fortifications, de magasins militaires et de munitions qu'on ne possède pas déjà, sans compter les installations requises pour les projecteurs de défense et le reste. Dans le but de coordonner le travail de cette division, en Angleterre et en France, dans ses rapports avec le corps expéditionnaire canadien, on a encore organisé un dépôt d'instruction du génie, à Sherbroore, Angleterre, afin de compléter l'instruction des compagnies du génie et de mettre celles-ci en état de se rendre au front.

A cause du vide considérable créé dans le corps du génie, les effectifs ont été réduits au minimum, ce qui a augmenté considérablement le travail, à l'état-major général de la milice. Toutefois, je puis dire que toutes les unités, surtout celles chargées de pourvoir au casernement des troupes, ont rempli leur devoir et toutes ont surmonté les difficultés qu'elles ont eues.

Il y a un service d'inspection d'armes portatives, à Québec, à qui il incombe d'inspecter tout ce qui entre dans la fabrication des armes portatives et des cartouches, ainsi que les mitrailleuses, les fournitures pour écoles d'instruction et autres. A ce service est confiée la garde des brevets scellés, des devis, des types, des mesures-types, des plans et modèles de toutes les fournitures qui doivent être inspectées. Il surveille l'essai de la portée du tir des armes portatives et des cartouches. On fait aussi des inspections aux fabriques mêmes.

En ce qui a trait à l'arsenal fédéral installé à Québec, le personnel comprend un surintendant, un aide-surintendant et un officier de santé, on trouve encore, à cet établissement, un personnel temporaire comprenant un chimiste et ses aides, un directeur de laboratoire et les contremaîtres des différents départements de l'arsenal. Depuis le commencement de la guerre, un autre travail qu'il doit exécuter, en temps de paix, et qu'il a continué à faire, l'arsenal a fabriqué une quantité beaucoup plus considérable de munitions destinées aux canons de campagne et aux magasins militaires relativement à l'inspection et à l'épreuve des munitions du bureau de la guerre; il a fabriqué également des effets militaires destinés au corps expéditionnaire canadien. Par suite de l'augmentation considérable du travail qu'il a dû exécuter, le personnel supplémentaire a été augmenté nécessairement.

Quant au travail du comptable et payeur général, il se répartit maintenant en cinq divisions. Le tableau suivant indique le nombre des fonctionnaires dont on a retenu les services à chacune des trois dates suivantes: 1er août 1914; 1er janvier 1915 et 1er avril 1916:

	1er août 1914.	1er janvier 1915.	1er avril 1916.
Division de la comptabilité	14	25	50
Division de la vérification de la solde..	10	25	70
Division des allocations d'absence et des délégations de solde	.....	42	250
Division de la vérification des approvisionnements	11	13	15
Division des pensions	.....	.....	7
Total.....	35	105	392

Lorsque la guerre éclata, en août 1914, on comptait une armée permanente forte de 3,000 soldats et les dépenses totales de la milice canadienne représentaient, en moyenne, environ $12,000,000 par année. Il y a maintenant 300,000 soldats sous les armes et les dépenses ont été portées à $250,000,000 par année.

Il n'était pas nécessaire d'opérer de changements radicaux dans le système d'exécution du travail, mais il fallait plutôt donner immédiatement plus d'expansion au système alors en vigueur, et la grande difficulté consistait d'abord à trouver des soldats expérimentés. On n'en pouvait trouver qu'un petit nombre et la seule solution consistait à mettre la main sur les meilleurs qu'on pouvait atteindre et à les instruire.

Dès le début, les payeurs régimentaires ont été une cause d'ennui—et ils le sont encore—mais vu que nous avons maintenant un certain nombre de payeurs instruits et expérimentés, nous utilisons les services de quelques-uns d'entre eux comme instructeurs et inspecteurs, ce qui est une amélioration, car l'on découvre bientôt des payeurs de régiment qui ne possèdent pas les aptitudes voulues; on leur donne l'instruction voulue ou bien on les remercie de leurs services.

Le payeur en chef du corps expéditionnaire canadien, à Londres, Angleterre, reçoit le traitement accordé au payeur de district, au Canada. Il reçoit les fonds par l'entremise du haut fonctionnaire, mais il fait rapport au payeur général à qui il doit rendre compte de toutes les dépenses.

Il pourrait être utile, en ce moment, de faire une couple d'observations sur le travail considérable imposé aux fonctionnaires du département. Une note assez complète sur ce sujet a été rédigée en décembre dernier. Elle est très volumineuse et lorsqu'on en aura préparé une copie, je me ferai un plaisir de la déposer sur le bureau de la Chambre, mais il y a une couple d'extraits que je pourrais lire au comité. Le directeur des adjudications, parlant du travail très considérable et très urgent imposé à cette division du service, au début de la guerre, à l'occasion de l'expédition précitée du premier contingent du corps expéditionnaire, dit:

Tout le travail pour le premier contingent a été fait conséquemment par le personnel ordinaire aidé d'inspecteurs additionnels et d'une demi-douzaine de jeunes commis. Inévitablement, il n'a pas toujours été possible de suivre les méthodes en vigueur et de prendre les précautions ordinaires. En temps de paix, on demande ordinairement des soumissions pour tous les achats qu'on veut faire, à moins qu'il n'existe déjà un contrat avec les vendeurs. Dans les premiers jours de la guerre. le système de soumissions régulières faisait perdre un temps précieux; quelquefois on en obtenait par téléphone, quelquefois on s'en dispensait. Généralement, on choisissait le chemin le plus court pour atteindre l'objet en vue: la prompte livraison des marchandises. La journée de travail était la plus longue possible; elle variait de dix à vingt heures, on a dû travailler en moyenne soixante-dix heures par semaine pendant plusieurs mois. Le travail continu sans relâche et toujours très pressé, et la connaissance que le temps était trop court pour permettre de donner l'attention voulue à chaque transaction, même la plus importante, usait au suprême degré la force nerveuse et physique de tous. Dans ces circonstances, quelques irrégularités étaient inévitables. et il est surprenant qu'il n'y en ait pas eu davantage.

Il continue:

Pendant les mois de février, mars et avril (de l'année dernière) notre travail a été absolument paralysé et nous avons été encombrés. Les divers comités parlementaires et autres enquêtes ont absorbé presque tout mon temps et les plus précieux de mes aides, soit parce que ma présence y était nécessaire, soit parce qu'il fallait préparer les documents et renseignements demandés. Notre travail a dû forcément être suspendu, bien que sa nécessité fût toujours la même. Il fallut ainsi plusieurs mois pour expédier le travail accumulé, lorsque l'on put le reprendre et que l'on eut augmenté le personnel.

La liste partielle suivante des achats de vêtements, etc., opérés depuis le 1er août 1914, donnera une idée de l'étendue des transactions:

229,100 capotes; 70,500 manteaux; 401,500 tuniques en serge; 298,000 pantalons en serge; 650,000 chemises en flanelle; 205,700 pantalons de service; 298,225 gilets en tricot; 1,969,100 chaussons; 313,000 bonnets de police; 474,800 bandes moletières; 515,000 confortables; 746,500 couvertes; 670,000 paires de brodequins.

Ces quinze articles seulement ont une valeur approximative de $15,929,845. Il a fallu acheter, recevoir, inspecter et réexpédier aux différents fabricants d'habillements 9,566,000 verges d'étoffe de différentes sortes. Et ce n'est là qu'une petite partie des milliers d'autres articles qui ont passé par les mains des employés. Les autres approvisionnements de guerre coûtent encore beaucoup plus d'argent que les habillements, et leurs variété et importance sont aussi beaucoup plus grandes.

Le directeur des adjudications parle ensuite des achats pour l'Angleterre et les autres nations. Entre le 1er août 1914 et le 1er mai 1915, il a acheté pour les gouvernements anglais et étrangers pour une somme totale de $11,563,180. Une partie considérable de ces achats était pour la France; pour la Russie ils se sont élevés à $1,450,000, et la balance pour l'Angleterre. Tous ces marchés ont été passés par le bureau des adjudications, qui a aussi inspecté les fournitures et certifié les paiements. On remarquera que les transactions de ce bureau pour les gouvernements étrangers seules sont trois fois plus fortes que les transactions dans le même espace de temps avant la guerre. Voici comment il termine:

La guerre a soudainement augmenté le travail de dix à quinze fois; et il a fallu l'expédier avec un personnel absolument insuffisant dans les commencements et jamais assez nombreux pendant toute la période dont il s'agit, entravé par le manque de temps, d'espace, et plusieurs autres causes qui empêchaient une expédition prompte et satisfaisante des affaires.

Je veux lire encore une ou deux observations dans le rapport du comptable et payeur général:

Pour le profane, le travail de payer une armée peut sembler une tâche facile, et elle serait très simple, s'il s'agissait seulement de payer tous les mois une somme fixe à chaque individu comme dans le cas des grands établissements. Mais comme le Gouvernement assume envers le soldat, en quelque sorte, les devoirs d'un père de famille. qu'il l'habille, le nourrit, le loge et lui paie une solde et qu'il prend soin aussi de sa famille, le travail n'est pas aussi simple qu'il paraît l'être; et lorsque les désertions et les renvois sont très nombreux, comme ça été le cas dans les premiers mois, et que les officiers régimentaires, y compris le payeur, sont plus ou moins inexpérimentés, tout cela oblige nécessairement ceux qui sont chargés de payer les soldats à prendre plus de temps et de soin. Ajoutez à cela les difficultés qui résultent de la division de la paye du soldat, lorsqu'il faut en verser une partie à sa famille à Ottawa et le reste à lui-même, s'il est en Angleterre ou en France; alors l'opération se complique et il en résulte une correspondance énorme, car les officiers payeurs à Ottawa et à Londres doivent se tenir renseignés sur l'état du compte de chaque soldat. Il faut pour cela ouvrir pour chaque soldat un compte dans le grand-livre et un aussi pour sa famille. On aura une idée du travail par le nombre des chèques émis au bureau du payeur à Ottawa qui s'élève maintenant à 80,000 par mois.

Ce rapport a été fait en décembre dernier. Le nombre de chèques s'élève aujourd'hui à 125,000, comme je l'ai dit il y a quelques instants.

Ainsi qu'il a déjà été expliqué l'obligation dans laquelle on s'est trouvé d'avoir à employer des officiers régimentaires inexpérimentés nous a causé beaucoup de difficultés. Tant qu'ils n'auront pas acquis l'habitude de leur travail et qu'ils ne le feront pas bien, il y aura des embarras. Non seulement il faut que le payeur soit capable, mais il faut aussi que les officiers régimentaires connaissent leur besogne et lui donnent leur coopération. C'est ce qui manque souvent dans les premiers stages de l'organisation d'un régiment, et règle générale il faut quelques mois avant que tout marche bien. Naturellement, les officiers régimentaires, dans une crise comme celle-ci, lorsque tous leurs efforts tendent à bien instruire leurs soldats, ne considèrent pas la besogne de la paie des soldats comme la plus importante; il s'en suit donc que les officiers payeurs dans les commencements, négligent plus ou moins cette partie de leur travail, et des soldats sont renvoyés ou désertent sans qu'on en avertisse l'état-major.

Il peut aussi arriver que des chèques soient envoyés à des hommes qui peuvent avoir été libérés ou qui peuvent avoir déserté, ou leur famille peut recevoir des chèques, parce que les renseignements nécessaires n'ont pas été donnés:

Ces cas, néanmoins, deviennent de plus en plus rares, et l'on prend tous les moyens d'obtenir, à Ottawa, une prompte notification des congés et des désertions. L'ancien mode de paiement en espèce, en ce qui regarde les troupes au Canada, a été abandonné, et ce sont des chèques maintenant que l'on émet deux fois par mois. Cette méthode est quelque peu incommode et elle entraîne plus de travail que l'autre, mais elle empêche les irrégularités et elle permet à l'autorité centrale d'exercer un contrôle absolu sur les payeurs. Il n'est pas permis à ces derniers de prendre des fonds à la banque, et les chèques qui leur sont délivrés ne leur sont pas retournés par la banque, mais ils sont envoyés au siège de l'administration.

Il y a encore beaucoup de renseignements de cette nature touchant toutes les branches de la milice, mais j'en ai suffisamment donné pour faire comprendre à la députation la tâche énorme que cette guerre impose à l'Etat. Disons un mot maintenant de la distribution et de l'étendue des forces que nous avons déjà levées. Il y a en ce moment près de 65,000 hommes à l'étranger en dehors de la Grande-Bretagne. Nous avons, à ce que l'on dit, sur le théâtre de la guerre, trois divisions, qui comprennent tous les services de l'arrière, y compris le service des hôpitaux. Nous avons actuellement en Angleterre près de 70,000 hommes. Je dois dire à ce propos que, depuis quatre

ou cinq mois, nous nous sommes sérieusement efforcés, le ministre de la Milice et moi, depuis que je suis là, d'obtenir du bureau de la guerre que nos hommes partent pour le front plus rapidement que par le passé. Aussi, je crois que, pendant les mois de mars et avril, nous y avons expédié près de 30,000 hommes. En réponse à une communication que j'ai moi-même adressée au bureau de la guerre, jeudi ou vendredi dernier, et à laquelle j'avais demandé que l'on me répondît le plus vite possible, j'ai maintenant reçu la permission de porter à 52 le nombre de nos bataillons en Angleterre. Ceci aura pour conséquence la prochaine expédition outre-mer d'un nombre considérable de nouveaux bataillons. Je n'ai pas oublié qu'il semble n'y avoir pas de proportion entre le nombre de militaires que nous gardons ici en Canada et celui que nous avons soit en Angleterre soit sur les champs de bataille. Comme on l'a déjà plus d'une fois expliqué, le Gouvernement canadien était assujetti à certaines restrictions dans l'envoi de soldats en Angleterre et de là sur la ligne de feu.

Nous avons voulu tout d'abord que nos hommes fussent, autant que possible, équipés avant leur départ du Canada, et il a été absolument nécessaire de les former, au moins dans une certaine mesure, avant leur départ. Il y a eu, depuis trois ou quatre mois, quelques difficultés à procurer aux troupes en Angleterre le logement, sans compter qu'il y a eu retard dans les expéditions pour n'avoir pas toujours pu obtenir les transports qu'il fallait dans le moment. Quoi qu'il en soit, nous avons tiré le meilleur parti possible de la situation, et je suis convaincu que dorénavant nos soldats partiront plus régulièrement et en plus grand nombre que dans les trois premiers mois de la présente année. Il est bon de ne pas oublier que, pendant les neuf derniers mois de 1915, nos troupes ont franchi les mers à raison de 2,000 hommes par semaine, si je ne me trompe. Cette moyenne, toutefois, n'a pas été maintenue pendant les trois premiers mois de la présente année. Outre cela, nous avons dans le pays près de 135,000 hommes, ce qui fait un effectif total de 270,000. Je mets à 30,000 le nombre des disparus et des invalides et à 10,000 le nombre de ceux qui sont en garnison au Canada, ou occupant les postes avancés. Cela porte le total aux 310,000 hommes que j'ai mentionnés comme enrôlés.

Je dirai en passant que le général Lessard fait en ce moment l'inspection de nos troupes en Angleterre. Il lui avait été donné congé pour se rendre sur le front et l'on a cru qu'avant son retour au Canada, il pourrait utilement aller faire l'inspection de nos troupes.

L'hon. M. LEMIEUX: On a dit que le général Lessard avait obtenu un congé, mais qu'il n'était pas en relations officielles avec le département de l'autre côté. J'apprends du très honorable premier ministre que le général Lessard y est employé à faire l'inspection des troupes?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui, c'est à quoi il s'occupe dans le moment en Angleterre.

L'hon. M. LEMIEUX: Depuis quand?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Depuis une dizaine de jours, je crois.

L'hon. M. LEMIEUX: Je remercie le nouveau ministre de la Milice de ce qu'il a fait là.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Les arrangements relatifs à l'inspection furent faits, après consultation avec le ministre de la Milice et avec son entière approbation. En réalité, à son avis, il importait grandement que le général Lessard fît cette inspection.

L'hon. M. LEMIEUX: Très bien. Tous les Canadiens seront enchantés de l'apprendre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est survenu une difficulté au sujet des détachements et des renforts à fournir. Les députés en comprennent parfaitement la nature. Quand il s'agit d'organiser un bataillon à quelque endroit du Canada, on choisit les officiers les plus capables, des hommes d'initiative et de grande énergie, prêts à se jeter résolument dans l'œuvre du recrutement du bataillon et qui en toute probabilité peuvent recruter le plein effectif à brève échéance. Les officiers une fois choisis et le bataillon organisé, des rapports s'établissent entre les officiers et les soldats, parce que ces derniers sont d'ordinaire recrutés dans une localité spéciale et les officiers et les soldats désirent tout naturellement que le bataillon aille au front à titre d'unité et non d'être utilisé comme détachements de renforts. Le résultat est que, lorsqu'il devient nécessaire de remplir les rangs au front après un engagement, ou de fournir des détachements destinés à compléter des bataillons en Grand-Bretagne qui ont subi des pertes il se manifeste force murmures

chez les officiers et les soldats et il leur répugne de se voir séparés des uns des autres et versés dans d'autres régiments. Le département étudie en ce moment un arrangement qui permettrait d'obvier entièrement à pareilles difficultés, ou du moins de les atténuer et éventuellement, j'espère, nous adopterons quelque projet qui rendra à l'avenir les difficultés moins graves que par le passé.

Je me suis procuré du ministre des Finances un état des dépenses effectuées jusqu'aujourd'hui.

L'hon. M. LEMIEUX: Si je ne me trompe, un bataillon se compose de 1,100 hommes?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: D'environ 1,140 ou 1,160 hommes.

L'hon. M. LEMIEUX: Les officiers compris. Quelle est la proportion de détachements à lever, après le départ d'un bataillon et qui est chargé du recrutement des détachements? Si je ne me trompe, chaque bataillon doit avoir ses détachements au Canada.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saurais préciser le mode en vogue en Grande-Bretagne. L'officier au front, je suppose, après que son bataillon a subi des pertes, s'adresse au commandant des forces canadiennes en Grande-Bretagne, pour en obtenir le nombre d'hommes nécessaires pour que le bataillon soit porté à l'effectif voulu. En nombre d'endroits du Canada on a levé des bataillons qui ont recruté 200 ou 500 hommes au delà du plein effectif. Ces hommes ont été envoyés en Angleterre et on les a utilisés pour combler les vides dans les rangs des bataillons de réserve canadiens en Angleterre, au fur et à mesure que les détachements allaient au front.

Je disais donc que les fonds affectés à la guerre n'étaient pas uniquement employés pour le ministère de la Milice. Le texte de ce crédit est presque identique à celui du décret du conseil. On a fait à plusieurs ministères des paiements puisés dans ce crédit de guerre, et voici les résultats indiqués par les livres du ministère des Finances jusqu'au 30 avril:

Milice et défense, $146,679,117.38: département de la Justice, $1,142,250.36. (Surtout les prisonniers internés.)	
Gendarmerie fédérale. (Engagement de nouveaux gendarmes et travail de la gendarmerie se rattachant au service des renseignements et aux mesures de prudence tendant à prévenir les dommages appréhendés au pays de la part d'ennemis étrangers venant de quelques autres pays.)	$ 199,859 24
Affaires extérieures	10,228 62
Travaux publics	94,414 04
Service naval	4,132,201 74
Chemins de fer et Canaux	204,529 20
Affaires indiennes	1,901 21
Secrétariat d'Etat	21,119 75
Bureau du secrétaire du Gouverneur général	8,399 34
Conseil privé	17,319 08
Revenu de l'intérieur	1,970 00
Commerce et Industrie	11,257 60
Commission des achats de guerre	24,118 58
Département des Finances	73,671 16
Bureau de l'auditeur général	5,109 46
Département du Travail	1,071 19
	$152,628,537 95
Moins le départ. de l'Agriculture.	433 32
	$152,628,104 63

M. MACLEAN (Halifax): Cet état s'étend jusqu'au 1er avril?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Jusqu'au 30 avril.

M. MACLEAN (Halifax): Cela fait treize mois.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est désirable de réduire autant que possible les énormes dépenses nécessitées par la guerre, et j'ai demandé aux chefs des différents services du ministère de la Milice de faire rapport sur la question.

La plus grande partie des dépenses proviennent naturellement de la paye et de la subsistance des hommes, de la fourniture des uniformes, de l'équipement et des provisions de différentes espèces qui sont nécessaires pour la guerre. En ce qui touche à ces dépenses, qui sont de beaucoup les plus importantes, nous ne pouvons pas nous attendre à les réduire énormément, mais il y a quelques petits détails sur lesquels on peut opérer des réductions. Si c'est possible, nous ne manquerons pas de le faire.

A propos du recrutement, on nous a fait de différents côtés des observations sur la nécessité d'adopter quelque autre système. Nous avons reçu une députation qui a insisté énergiquement auprès du Gouvernement sur la nécessité d'un enregistrement général des hommes dans la force de l'âge au Canada et si les besoins l'exigent sur la conscription. Nous n'avons pas eu l'occasion de faire une étude de cette question, mais le département de la Milice et Défense s'est efforcé, particulièrement depuis six ou neuf mois, de diriger le recrutement de telle façon que les forces agricoles, commerciales et industrielles du Canada ne soient pas trop affaiblies.

Naturellement, il est impossible pour un pays comme le Canada de lever 310,000 hommes sans nuire aux différentes industries, comme l'agriculture, les manufactures et les

différentes activités commerciales du pays, mais nous nous sommes efforcés de faire en sorte avec les officiers du recrutement que, si un grand nombre d'hommes ont été pris dans un centre industriel d'une certaine importance, le recrutement dans cette localité particulière se fasse de façon à ce que l'industrie en question ne soit pas mal à propos embarrassée. Quant à l'agriculture, un ordre général donné par le département de la Milice accorde la permission aux hommes enrôlés dans toutes les parties du Canada de prendre part aux travaux agricoles durant une certaine période du printemps pour aider au labourage et à faire les semailles. On nous a fait remarquer, au nom de quelques intérêts agricoles, que dans différentes parties du pays on ne profitait pas beaucoup de cette permission. Aussi, sur le conseil que j'ai donné au sous-ministre de la Milice, des instructions ont été envoyées aux commandants des différents bataillons, pour les charger d'encourager les hommes et même d'insister auprès d'eux pour qu'ils viennent en aide à ces travaux qui sont de la plus haute importance, car nous sommes tous d'avis que la production agricole devrait, durant la guerre, comme du reste en tout temps, être portée à son maximum d'intensité. Nous avons essayé de remédier, autant que possible, par ce moyen, aux difficultés de la situation.

J'ai occupé très longuement l'attention du comité, mais j'espère que ce sera avec avantage, en faisant connaître aux membres de la Chambre l'immensité de l'œuvre que nous accomplissons et les services de grande valeur qu'ont rendus au pays les officiers du département de la Milice et de la Défense. Je les ai trouvés entièrement animés d'un magnifique esprit d'entrain et de dévouement pour l'intérêt public. Il est presque impossible que les honorables députés qui n'ont pas été en contact intime avec l'activité du département, se rendent compte des énormes responsabilités et du travail des officiers de ce ministère. Ils ont accompli leur devoir sans une plainte ou un murmure et d'une manière qui fait honneur non seulement à eux-mêmes, mais à toute l'administration des affaires publiques du pays. En commun avec le peuple canadien, ils ont été appelés à faire un certain sacrifice et ils l'ont fait gaiement et patriotiquement.

L'esprit de nos compatriotes a été si magnifique, que nos paroles ne sont pas nécessaires pour en faire l'éloge. Qui ce serait imaginé en août 1914 qu'en moins de dix-huit mois plus de 300,000 hommes du Canada seraient accourus sous les drapeaux? La difficulté n'a pas été d'obtenir des enrôlements, mais de fournir des uniformes, des équipements, des armes et tout ce qui est nécessaire à la guerre. Mais il y a mieux que cela, nous pouvons au Canada, en commun avec tous les citoyens de l empire, nous féliciter du courage splendide et de l'endurance que nos soldats ont montrés au front. Ils ont été soumis à une épreuve suprême. Ils n'avaient pas été entraînés au métier des armes comme l'avaient été les troupes de l'ennemie qu'ils sont allés rencontrer. Ils sont allés au front et ils ont fait face aux meilleures troupes que l'Europe avait pu produire. Ils ont rencontré les troupes ennemies au premier choc, dans les conditions les plus difficiles que l'on pouvait imaginer.

Il est impossible à quiconque m'entend, de se rendre compte de l'épreuve à laquelle ont été soumises les troupes canadiennes le 22 avril 1915.

Je l'ai déjà dit, il n'y a que ceux qui ont vu nos soldats dans les hôpitaux, souffrant encore plusieurs mois après, des effets des gaz asphyxiants, qui puissent se rendre compte de l'héroïsme des troupes canadiennes, qui furent soumises à cette torture. Nos soldats n'ont pas seulement résisté à ces gaz empoisonnés, mais ils sont demeurés dans les tranchées et ils les ont conservées en dépit de cette lâche attaque et contre un ennemi bien supérieur en nombre; ils ne se sont retirés, du premier au dernier, que lorsqu'ils en reçurent l'ordre, et encore plusieurs refusèrent d'abondonner leur poste, même à ce moment-là. A l'heure actuelle, nos soldats qui sont sur la ligne de feu, sont appelés à défendre l'une des parties les plus importantes et les plus périlleuses du front en France ou en Belgique. Nous pouvons être certains, si nous devons en juger par l'esprit d'endurance qu'elles ont témoigné il y a un an, que les troupes canadiennes défendront les postes qui leur sont confiés jusqu'à la dernière extrémité, et bien que les pertes subies nous aient affligés et aient jeté le deuil dans tant de foyers, nous savons qu'enfin de compte nous pouvons compter que nos soldats canadiens feront tout leur devoir. Tous, nous savons les sacrifices que l'on attend de nous dans cette lutte terrible pour la liberté et la conservation de nos institutions; mais bien que le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, soit conscient des sacrifices énormes de vies et de ressources qu'il est appelé à faire, c'est d'un œil serein et d'un cœur ferme qu'il envisage l'avenir.

M. MACLEAN (Halifax): J'ai quelques questions à poser au premier ministre pour

avoir un renseignement, car je n'ai pas voulu l'interrompre au cours des observations qu'il vient de faire. Mes collègues de l'opposition, j'en suis convaincu, approuvent cordialement l'appréciation que le premier ministre vient de faire de la belle conduite qu'ont tenue les troupes canadiennes. Je partage entièrement l'opinion que vient d'exprimer le très honorable premier ministre, qu'en tenant compte du fait que nos soldats manquaient absolument d'expérience au point de vue militaire, ils ont accompli de véritables exploits et ils ont fait rejaillir beaucoup d'honneur sur notre pays. Tous les canadiens, j'en ai la certitude, s'attendent à ce que d'ici à la fin des hostilités nos troupes feront preuve du même courage et continueront à se distinguer comme elles l'ont fait dans le passé.

Le très honorable premier ministre nous a communiqué, cet après-midi, un grand nombre de renseignements, que la Chambre, j'en suis certain, a écouté avec grand plaisir et qui seront précieux pour tout le pays. Je me rends aussi parfaitement compte que le ministère de la Milice s'est trouvé soudainement surchargé d'une lourde tâche, et je n'hésite pas à admettre avec le premier ministre que beaucoup de mérite revient à cette branche du service public, pour l'œuvre admirable qu'il a accomplie au cours des derniers dix-huit mois. Parfois, il me semble toutefois que la tâche additionnelle qui incombait à ce département en particulier était tellement lourde, que l'on a peut-être manqué d'organisation, quant aux détails, manquement qui n'a certainement pas été à l'avantage du pays.

J'ai été heureux d'entendre le premier ministre déclarer qu'il a demandé aux chefs des divers services du département de la Milice de dresser un état démontrant où il serait peut-être possible de diminuer les dépenses qui sont prises sur les crédits de la guerre. C'est là une question, à mon sens, qui mérite sérieuse considération de la part du Gouvernement. Le pays, à mon avis, n'est nullement porté à se livrer à la critique, lorsqu'il s'agit de détails insignifiants à propos de nos dépenses de guerre, mais, en général, il s'attend à ce que le Gouvernement fasse preuve de prévoyance et de surveillance relativement à ces dépenses, de façon qu'il ait la certitude que ses intérêts sont bien protégés.

Comme on l'a fait observer, l'année dernière, le Gouvernement, comme corps, relativement aux dépenses militaires, assume une responsabilité qui n'existe nullement lorsqu'il s'agit des dépenses qui se font sous la direction des différents départements. Lorsqu'il s'agit de la dépense des crédits affectés aux services de l'administration publique, les ministres viennent devant le Parlement et désignent dans le budget les divers crédits en détail qu'ils demandent à la députation d'adopter, mais dans le cas actuel, nous avons tout simplement une résolution devant la Chambre, nous demandant péremptoirement de voter une somme de $250,000,000 comme crédit de guerre. On ne nous fournit pas de détails; le Parlement abandonne au Gouvernement le contrôle qu'il devrait exercer relativement à ces dépenses; nous sommes donc en droit de nous attendre à ce que le Gouvernement exerce cette surveillance quant aux détails dont le Parlement fait virtuellement preuve relativement aux crédits qui sont mis à la disposition des divers départements du service public. Les dépenses qui sont effectuées par le ministère de la Milice ou par tout autre département relativement à la guerre, tombent donc sous la responsabilité entière du Gouvernement comme corps, de sorte que cette responsabilité ne repose nullement sur les épaules d'un ministre ou d'un département en particulier. Lors de la dernière session du Parlement, à l'occasion de la discussion d'une proposition semblable à celle que nous étudions, en ce moment, j'ai signalé à l'attention de la Chambre une déclaration, ou plutôt une décision du conseil des lords de la trésorerie en Angleterre, établissant le système qui devrait être suivi relativement à ces dépenses qu'entraîne la guerre. Or, je voudrais savoir du premier ministre si ce système est rigoureusement suivi selon la promesse qui nous a été donnée à ce sujet, l'année dernière?

Le principe posé est qu'en l'absence d'estimation ou de détails relatifs aux dépenses générales de la guerre, chaque département doit fournir à la trésorerie ou au Gouvernement un état détaillé des dépenses probables pour l'année à venir, et qu'aucun département ne doit faire de dépenses sans y avoir été autorisé par arrêté du conseil de la Trésorerie ou du Gouvernement. Je voudrais savoir du premier ministre si c'est bien là ce qui se fait. En outre, d'après les procès-verbaux du conseil britannique de la trésorerie, il a été arrêté que non seulement le budget de la guerre, mais les crédits ordinaires destinés à la guerre et à la marine seraient dépensés de cette façon. La raison de cette décision est évidente. Il est pour ainsi dire impossible de distinguer entre les dépen-

ses du ministère de la Milice et du département naval, lesquelles sont des dépenses ordinaires ou à faire sur le pied de paix ou sur le pied de guerre. J'oserais dire que toutes les dépenses faites par le service naval se rapportent plus ou moins directement à la guerre. Par conséquent, le Gouvernement devrait voir, à l'avenir—s'il n'y a pas encore vu—à ce que les dépenses ordinaires concernant la milice et à la marine soient autorisées par le Gouvernement ou par un comité de ses membres, ou par quelque autorité spéciale à cette fin, dans tous les cas. Je n'insisterai pas sur ce point autant que je l'ai fait l'année dernière.

Le Gouvernement nous a assuré qu'il ferait honneur à toutes ses responsabilités relativement à la surveillance de toutes les dépenses de guerre et ne laisserait rien à la seule initiative d'un département. Il est vrai que la proposition de ces dépenses doit venir d'un département, mais avant d'être autorisées, elles devraient être étudiées par le Gouvernement et ne devraient jamais être effectuées sans cette autorisation.

J'ai dit qu'il y avait une différence entre un budget de guerre et un crédit ordinaire voté par le Parlement sous forme de loi de finance. Le Parlement renonçant à son contrôle par rapport aux $250,000,000 qui vont être votés conformément à ce projet de résolution, il est tout juste qu'il reçoive du Gouvernement tous les renseignements possibles avant que ce projet soit adopté.

Inutile de dire que la gauche va voter sans hésitation la somme demandée et hâter même l'adoption du projet de résolution qui s'y rattache; elle y a tout autant d'intérêt que le Gouvernement lui-même, et c'est pour cette raison que je prierais le Gouvernement de fournir au comité un état faisant voir la nature probable des dépenses projetées. Je trouve à la page 49 de la note imprimée n° 2 et soumise au Parlement un état détaillé des dépenses faites depuis le commencement de la guerre jusqu'au 31 décembre 1915. Je pense que le premier ministre ferait bien de soumettre au comité un état comme celui-là, au sujet des dépenses projetées pour cette année. Tous les ministères, et non pas seulement celui de la Milice, devraient contribuer à fournir ces renseignements au Gouvernement, afin qu'il les transmette au Parlement. Ayant peut-être omis d'en parler jusqu'à présent, j'ajouterai que les autres ministères, comme par exemple, ceux de la Justice et du Commerce, qui font sans doute des dépenses payées sur le budget de la guerre depuis que les hostilités sont commencées, ne devraient rien dépenser de ce chef avant d'y avoir été autorisés par le Gouvernement. En outre, ils devraient, tout comme le ministère de la Milice, nous fournir des détails au sujet des dépenses qu'ils se proposent de faire cette année.

Voilà tout ce que j'avais à dire, d'une façon générale, au sujet de ces dépenses. Il me reste à poser au premier ministre certaines questions auxquelles il pourra répondre avant la fin de la journée. En attendant, je le répéterai encore une fois pour plus de clarté, le ministre devrait fournir au comité un état détaillé des dépenses projetées pour cette année. Je désirerais des renseignements surtout au sujet des opérations de la commission des achats de guerre. Cette commission faisant à peu près tous les achats de guerre requis par le ministère de la Milice, je voudrais savoir si elle achète sur soumissions dans tous les cas; cet après-midi le premier ministre m'a paru dire que oui, mais devant le comité des comptes publics, il y a quelques semaines, le préposé aux contrats a déclaré qu'il existait une liste de patronage au sujet des achats faits par cette commission. Pensant qu'il en était autrement, j'ai été surpris de cette déclaration. S'il est un cas où il conviendrait d'ignorer le patronage, c'est bien celui où il s'agit de consacrer des deniers publics à la conduite de la guerre.

S'il est vrai, ainsi que l'a déclaré le directeur des marchés, qu'il existe au ministère de la Milice, une liste de fournisseurs privilégiés, pour l'usage de la commission de ravitaillement, je dis que c'est un état de choses déplorable auquel il faudrait mettre fin le plus tôt possible. Le public est en droit d'exiger du Gouvernement une déclaration formelle à ce sujet. Au cours de ses explications, l'honorable premier ministre a laissé entendre qu'il ne croit pas à l'existence de cette liste de privilégiés, et l'on me répondra peut-être que mes remarques à ce sujet n'ont pas leur raison d'être. Quoi qu'il en soit, le directeur des marchés a déclaré devant le comité des comptes publics que cette liste existait; j'aimerais entendre l'honorable premier ministre nous expliquer de quelle manière les commandes sont données.

Au cours de la présente session, plusieurs députés de la gauche se sont plaints de ce qu'on laissait la politique et le favoritisme s'introduire dans l'administration des dépenses militaires qui se font au Canada. L'existence de pareils abus n'est pas de nature à plaire au Parlement ni au public. Je

n'insisterai pas davantage et je me bornerai à dire que ce serait une faute grave de laisser l'esprit de parti et le favoritisme s'introduire dans la distribution de l'argent consacré à la défense du pays et que le Gouvernement est responsable de l'emploi de ces deniers, nous avons droit d'exiger de sa part l'assurance que ces abus n'ont pas existé dans le passé et ne se présenteront pas à l'avenir.

Les journaux ont mentionné dernièrement qu'il y avait un excédent d'officiers dans le corps expéditionnaire canadien. J'ai aussi appris que les cours d'officiers doivent être suspendus le 1er mai, dans tout le pays, parce que nous avons maintenant plus d'officiers que nous en avons besoin. Je mentionne ce fait parce que, à tort ou à raison, je crois que cette grande abondance d'officiers occasionne de fortes dépenses inutiles. Il y a actuellement en Angleterre beaucoup d'officiers canadiens qui sont partis d'ici avec leur régiment et qui n'ont aucun service à remplir là-bas. Un certain nombre d'officiers canadiens envoyés en Angleterre sont revenus au Canada, parce qu'ils étaient incompétents ou qu'on n'avait pas besoin d'eux dans le corps expéditionnaire; beaucoup d'entre eux ont été maintenus dans leur grade par le département de la Milice et continuent à recevoir leur solde.

J'ai entendu avec plaisir l'honorable premier ministre dire que le Gouvernement et le Parlement devraient faire tout en leur pouvoir pour réduire, autant que possible, les dépenses de la guerre, car nous constatons tous que ces dépenses augmentent rapidement et que nous serons bientôt dans une situation financière extrêmement grave. Il me semble qu'on pourrait faire une économie appréciable en réduisant le nombre des officiers, si nous n'en avons pas absolument besoin.

Je conseillerais aussi d'apporter plus de soin et de discrétion dans le choix de ces officiers, si nous n'en avons pas absolument placé à la tête de régiments des hommes qui n'avaient jamais fait partie de la milice et n'avaient jamais reçu la moindre instruction militaire. Des hommes qui n'avaient jamais fait preuve des moindres aptitudes pour diriger ou commander et qui manquaient absolument des qualités requises pour remplir les fonctions qui leur étaient confiées. S'il est vrai que nous avons un surcroît d'officiers, il doit s'en trouver sur le nombre qui ont fait du service actif ou qui ont reçu une instruction militaire, et on devrait leur donner la préférence dans le choix des officiers.

Je ne mets pas d'acrimonie dans les remarques que je viens de faire. Je tiens, au contraire, à décerner des éloges mérités à ceux qui ont revêtu l'uniforme dans cette crise et qui sont prêts à tous les sacrifices, en allant faire leur devoir sur les champs de bataille, bien que l'avantage ne me soit pas donné de pouvoir offrir mes services dans cette grande guerre. Quelle que soit cependant mon admiration pour le dévouement et l'abnégation de ceux qui se sont enrôlés, je n'ai aucune hésitation à faire les remarques que je viens de faire concernant les officiers du corps expéditionnaire, s'il est vrai que plusieurs d'entre eux n'avaient pas les aptitudes requises. C'est avec la conscience de remplir mon devoir que je demande au Gouvernement ou à ceux qui ont la responsabilité du choix des commandants de règiments, de ne placer à la tête de nos troupes que des hommes d'expérience ou ayant qualité pour occuper ces hautes positions. Je n'ai qu'un autre point à aborder avant de prendre mon siège, et je le ferai sous la forme d'une question adressée à l'honorable premier ministre. Je désire savoir si des états périodiques et détaillés, concernant les dépenses de guerre, sont soumis au Gouvernement.

A la page 35 de la note n° 2 sont énumérées les dépenses mensuelles depuis le commencement de la guerre. Cette note avait peut-être été préparée tout récemment pour renseigner le Parlement. Est-il d'usage que les départements soumettent au ministère des états mensuels de leurs dépenses et un état estimatif, ou une énumération, des divers déboursés qu'ils se proposent de faire?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quant à la question de l'honorable député au sujet des besoins de chaque département, j'ai donné à mon honorable ami un état des dépenses de l'an dernier, et je puis assez bien me renseigner sur les sommes dont les différents départements auront besoin l'année prochaine. Je pourrai fournir ce détail au comité un peu plus tard. En ce qui a trait aux listes des fournisseurs attitrés de la commission des achats de guerre, je n'avais jamais entendu parler de ces listes avant que l'honorable député les eût mentionnées aujourd'hui, et je ne crois pas qu'elles existent. Je viens de faire mander le président des achats de guerre, mais j'apprends qu'il est absent de la ville. A son retour, je lui demanderai des détails complets sur ce sujet.

Quant au trop grand nombre d'officiers, j'ai fait recueillir des renseignements ces

jours derniers, et je les communiquerai volontiers au comité lorsque je les aurai reçus. Les cadres de l'armée canadienne diffèrent un peu des cadres de l'armée anglaise dans laquelle entrent nos soldats lorsqu'ils vont au front. En Grande-Bretagne, lorsque les rangs d'un régiment se vident par suite de la nécessité d'envoyer des détachements au front, il peut arriver de temps à autre qu'il y ait un trop grand nombre d'officiers. En ce qui concerne les officiers qui sont en Grande-Bretagne, le sous-ministre m'apprend que, s'ils sont trop nombreux eu égard aux effectifs autorisés, tous ont quelque chose à faire pendant leur séjour là-bas. Au fait, je me rappelle avoir reçu, en réponse à une demande de renseignements faite il y a quelques jours, une dépêche disant qu'il n'y avait en Grande-Bretagne que deux officiers qui n'étaient pas attachés à un corps de l'armée. Bien que le nombre des officiers dépasse celui qu'exigent les effectifs réguliers, tous sont occupés et se rendent utiles de quelque manière, si je suis bien informé.

L'honorable député propose de n'envoyer sur le théâtre des hostilités que les officiers qui ont de l'expérience et du talent. J'espère que personne ne s'imagine que nous avons assez d'officiers rompus au métier des armes pour commander ces trois cent mille hommes.

M. MACLEAN (Halifax): Je n'entendais parler que du recrutement des régiments au Canada.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si l'on s'en tient au type que fixe l'honorable député, nous n'avons pas au pays d'hommes ayant fourni une carrière militaire. Le mieux que nous ayons pu faire a été de prendre ceux que le patriotisme pousse à servir pendant cette guerre—les uns ont acquis quelques connaissances militaires dans les camps d'instruction; d'autres n'ont peut-être aucune expérience dans le métier des armes—et de juger, de notre mieux, de leurs aptitudes. Il est absolument impossible pour l'honorable député, ou pour n'importe qui, de savoir à quel point un officier mis à la tête d'un régiment, d'une brigade ou d'une division sur le champ de bataille, fera preuve des aptitudes et des talents qui sont nécessaires pour commander ces corps. Il faut nécessairement envoyer au front des gens qui n'ont presque pas d'expérience, après leur avoir donné l'instruction qu'on peut leur inculquer en ce pays et en Grande-Bretagne. Nous devrions tous êtres très fiers de savoir que, à très peu d'exceptions près, ceux à qui l'expérience manquait ont fait leurs preuves comme ils les ont faites depuis un an et demi. Les uns sont revenus parce que leur santé ne leur permettait pas de supporter les fatigues du champ de bataille. Plusieurs sont revenus parce que des blessures ou des maladies les avaient mis hors de combat. Autant que faire se pouvait, nous les avons employés à l'instruction des corps qui étaient au Canada, afin que ceux-ci profitassent de l'expérience et des connaissances acquises par des officiers qui ont été au front. Quant à la surveillance par le ministère sur les dépenses de guerre, aucun crédit n'a été employé sans une autorisation formelle obtenue au préalable par décret du conseil, sauf pendant les premiers mois de la guerre, comme je l'ai expliqué l'an dernier. Nul département administratif n'a le libre emploi des crédits; ceux-ci n'ont pas été mis à la disposition d'un ministre, mais de l'ensemble du ministère. C'est pourquoi un ministre, que ce soit le ministre de la Milice, le ministre des affaires navales ou le ministre de la Justice, doit, lorsqu'il s'agit des dépenses faites au pays, s'adresser au ministère, et les rapports du conseil montrent à quelles fins on peut employer un crédit de guerre.

C'est ce qui se fait invariablement. Au cours des dix-huit derniers mois, le conseil a rendu des milliers de décrets de cette nature. Cette règle, toutefois, n'a pas été rigoureusement observée pendant les deux premiers mois de la guerre. Ainsi que je l'ai dit l'an dernier, le ministre de la Milice avait fait certains paiements sans y avoir été préalablement autorisé par décret du conseil. Ces paiements, nous en avons fait dresser la liste que nous avons insérés dans un rapport qui fut soumis au conseil de la trésorerie. Ce dernier passa des semaines à faire l'examen minutieux de ces dépenses, après quoi le conseil autorisait par décret les paiements que l'on avait pris l'engagement de faire, et qu'il avait fallu effectuer sans délai sous peine de retarder considérablement le départ du premier contingent.

Supposons, par exemple, que le ministre de la Justice veuille mettre à la disposition du major général sir William Otter une nouvelle somme pour le service d'internement; il soumet un état indiquant d'une manière générale, sinon par le menu, comment on a dépensé l'allocation précédente—tant pour les vivres, tant pour le vêtement, tant pour autre chose, tous les paiements ayant été effectués selon les ordres du major général Otter—et faisant voir, à la lumière de l'expérience acquise,

que l'on a besoin d'une certaine somme pour les trois prochains mois. Cette somme est mise à sa disposition par un décret du conseil portant expressément que les achats de fournitures devront être faits par les soins de la commission du ravitaillement et en conformité du décret instituant cette commission. C'est ainsi que l'on procède quand il s'agit du ministère du Service naval ou de celui de la Milice. Je crois m'être expliqué clairement, et je répondrai avec plaisir à toute question que l'on aimerait à me faire.

M. MARTIN (Regina): Au cours de la session de 1914, les membres de la Chambre, écartant toute considération de parti, votaient à l'unanimité l'ouverture du crédit de $50,000,000 que l'on demandait pour assurer la participation effective du Canada à la guerre. Au cours de la session de 1915, nous votions avec non moins d'empressement le budget de guerre de $100,000,000. Aujourd'hui, c'est $250,000,000 qu'on nous demande, et nous avons l'intention de faire montre d'autant de générosité que par le passé. Il est un ou deux sujets que j'aimerais à aborder; je commencerai par dire un mot du recrutement.

Je ne suis peut-être pas en mesure de donner au Gouvernement de conseils propres à l'aider à stimuler le recrutement, et cette raison pourrait porter le ministre à penser que je dois n'avoir que bien peu de choses à dire; mais j'ai observé en matière de recrutement certaines choses qu'il est bon de porter à la connaissance de la Chambre. Il y a tout lieu de croire que le recrutement s'effectue sans méthode en la partie du pays où j'habite; c'est sans doute parce que le Gouvernement a trouvé malaisé de concevoir un mode de recrutement applicable au pays tout entier. Il semble qu'on s'en soit remis aux gens du soin de recruter des soldats. C'est ce qui a lieu dans la ville où je demeure. Il y a là un comité de recrutement comme il en existe, je suppose, en nombre d'autres villes de l'est et de l'ouest. Ces comités régionaux me paraissent poursuivre le travail de recrutement avec beaucoup de succès.

J'ai pu constater que les recrues sont disséminées par petits groupes dans les villes de peu d'importance. Ceci me paraît contraire à l'intérêt bien entendu de nos volontaires. L'autre jour, revenant à Ottawa par la voie du Pacifique-Canadien, j'ai observé la présence de quelques recrues à chacune des stations de la rive nord du lac Supérieur. Ayant demandé des renseignements, j'ai appris que ces volontaires étaient en garnison dans les villes où l'on en avait recruté vingt-cinq. Ces recrues ne peuvent pas recevoir l'instruction qui leur serait donnée en quelque centre plus important ou dans les camps de concentration. Je considère qu'au lieu de les tenir ainsi dispersés, on devrait les réunir en grand nombre en quelque endroit où l'on pût leur donner l'instruction nécessaire avant leur départ pour le théâtre des hostilités. Ces petites villes manquent de ce qu'il faut pour donner une instruction suffisante, sans compter que le Gouvernement ne saurait maintenir en chacune d'elles d'instructeur compétent et capable de dresser deux cents soldats aussi aisément que vingt-cinq.

On agite aussi, dans ma province, la question de savoir si toutes les recrues sont bien propres au service. Mes renseignements à cet égard ne sont que d'une nature générale, et je ne saurais citer de cas particuliers; mais je crois savoir que les officiers, dans leur désir de remplir les cadres des bataillons, enrôlent un grand nombre d'individus qui ne sont pas propres au service et qui, une fois rendus de l'autre côté de l'océan ou peut-être même avant cela, devront être éliminés. Je considère que l'on a tort d'enrôler des gens qui, au point de vue physique, ne réunissent pas les qualités voulues, puisqu'on devra finir par les remplacer et qu'il sera peut-être alors trop tard pour donner l'instruction nécessaire aux nouveaux venus.

Autre chose que j'aimerais signaler à l'honorable ministre—et je le fais avec beaucoup de répugnance. Je crains fort que beaucoup des officiers de la milice en diverses régions n'aient pas ce sens de la responsabilité qui incombe à des personnes chargées d'un aussi grand nombre d'hommes. Les 1,100 hommes qui forment un bataillon sont réellement sous la tutelle de leurs officiers; les officiers, en ce moment du moins, occupent vis-à-vis d'eux la même position qu'occupe un maître d'école ou un professeur de collège vis-à-vis de ses élèves. Je doute fort que les officiers aient en toutes occasions ce sentiment de leur responsabilité.

J'en ai un exemple dans un incident qui s'est produit à Régina. Un jeune homme du nom de Darrach s'y enrôla dans le 68e bataillon. Le jeune homme demeure à Régina chez ses parents. Il visita ses parents le dimanche; le lundi il tomba malade. Malgré que les casernes où se trouvait le jeune homme ne soit qu'à une distance de un mille et demi au plus du bureau de son père, on n'avertit pas les pa-

rents, le mardi son état empira; le mercredi il fut logé à l'hôpital et ses parents n'en surent encore rien. Le vendredi, quelques minutes à peine avant la mort du soldat, quelqu'un de l'hôpital avertit les parents, mais il mourut avant que le père eût le temps d'arriver. Naturellement, les parents qu'on avait négligé d'avertir, dans leur douleur s'en prirent amèrement aux autorités militaires, à Régina, et personne ne saurait les blâmer d'avoir trouvé des reproches à faire.

Mon but principal est de montrer qu'en cette circonstance les officiers auraient dû se donner un peu de peine pour avertir les parents que leur enfant était malade. Des incidents de cette nature ne sont pas pour activer le recrutement. Les parents ne permettront pas à leurs garçons de dix-huit, dix-neuf et vingt ans de s'enrôler, s'ils s'imaginent qu'ils ne recevront pas les soins voulus.

Je ne sais pas si oui ou non ce garçon fut soigné comme il fallait; je suppose qu'il reçut les soins voulus à l'hôpital. La faute des officiers—je n'ai entendu aucune dénégation de l'affaire—est qu'ils n'ont pas averti les parents.

Je l'ai dit, c'est avec beaucoup de répugnance que je parle de la chose aujourd'hui, surtout parce que le 68e bataillon, auquel ce jeune homme appartenait, est parti tout récemment pour le front, et il ne reste ici personne de ceux qui pourraient entreprendre d'expliquer l'incident.

Je veux appuyer sur l'argument du député d'Halifax concernant le favoritisme politique. Le ministre de la Milice a dit à la Chambre, en ma présence, qu'il n'y avait pas de liste de faveur dans son département. Alors, il ne me reste que ceci à dire: le ministère de la Milice et le Gouvernement ont permis aux comités locaux du parti conservateur de s'emparer de la distribution des faveurs de l'Etat. Quoique tout le monde, libéraux et conservateurs, fasse sa part pour l'enrôlement et le recrutement; quoique libéraux comme conservateurs envoient leurs fils au front et contribuent au Fonds patriotique et au fonds de la Croix-Rouge, personne, en dehors d'une certaine couleur politique, ne peut, dans certaines régions que je connais bien, obtenir un emploi quelconque.

Alors que la nation dépense et fait tout ce qu'elle peut pour aider à la participation du Canada à la guerre, il doit être temps vraiment d'avertir ces comités politiques de laisser de côté le favoritisme et de traiter ces questions en hommes d'affaires.

M. BURNHAM: Une des observations de mon honorable ami est, j'en suis sûr, absolument fausse. Quand les soldats s'enrôlent, il faut diviser les recrues en escouades sous les ordres de sous-officiers. Il est impossible de faire leur instruction par gros détachements; on les partagent en escouades soit aux quartiers-généraux, soit dans les villages environnants, où ils ont à passer quelque temps, jusqu'à ce qu'ils aient reçu l'instruction nécessaire avant de se rendre à Barriefield ou à d'autres endroits pour la manœuvre dans les corps plus considérables, bataillons ou une brigade.

La raison de cette disposition vient, j'en suis sûr, de ce qu'au début, l'exercice par escouade est le seul moyen de préparer la recrue inexpérimentée. Des sous-officiers, des sergents et des caporaux, sont affectés ci et là pour donner aux recrues la première instruction militaire. Vous ne pourriez rassembler une grande foule de nouvelles recrues dans un grand centre et les faire passer par des exercices d'ensemble; la chose serait ridicule et impossible.

La question du favoritisme politique m'intéresse un peu parce que les Canadiens—plus que d'autres nations? Je l'ignore—ont à combattre la tendance chez eux à toujours viser le profit à venir. Certaines gens sont, nous le savons tous, cupides hors de toutes mesures.

Quelques DEPUTES: C'est cela.

M. BURNHAM: Les deux partis doivent se coaliser pour combattre ces êtres qui ne connaissent pas la honte. Nous en avons rencontrés un grand nombre. Ils ne demandent qu'à nous couper le cou, s'ils le peuvent. Ils ne s'en prennent pas aux choses auxquelles on pourrait répondre librement, ouvertement et effectivement; ils déterrent toujours des choses avec lesquelles ils peuvent nous assommer par derrière. La seule réponse qu'ils méritent, c'est une bonne volée de coups de pied. Ils ne sont pas dignes qu'on les attaque de la bonne vieille manière anglaise, avec les poings; il leur faudrait simplement la fessée.

Intellectuellement et surtout moralement ce sont des enfants. En vérité, il y a des gens—je ne parle pas de mes commettants, vous pourez le croire—qui ont des instincts plus ou moins criminels.

M. MARTIN: (Régina): D'où tirez-vous votre expérience?

M. BURNHAM: J'ai fait un voyage dans l'Ouest, il y a deux ou trois ans.

M. MARTIN: Vous y avez des amis politiques?

M. BURNHAM: Mais il ne sert à rien de pousser le sujet plus loin; nous savons qu'il en est ainsi. Par curiosité, j'ai cherché à me rendre compte du favoritisme politique qui pourrait se pratiquer dans le service des achats de guerre et ailleurs, et je n'en ai trouvé aucune trace. (Exclamations).

M. KYTE: Où avez-vous cherché?

M. BURNHAM: Sans contredit, monsieur le président, il n'y a qu'une manière de conduire une affaire, c'est en hommes pratiques. Il faut demander des soumissions et en prévenir le public, alors tout se fait ouvertement. Si la chose ne s'est pas faite, je n'ai pu m'apercevoir du contraire. Je conviens que si l'on a agi autrement, c'est bien cependant ce qu'il aurait fallu faire.

M. TURRIFF: Je veux relever ce qu'a signalé le député de Regina à propos de l'enrôlement dans les différents bataillons d'hommes absolument impropres au service.

On enrôle les gens pour un motif quelconque, souvent parce que certains officiers désirent compléter l'effectif de leur compagnie ou de leur bataillon, pour en tirer crédit et obtenir une position permanente. Souvent on a vu des hommes s'enrôler et recevoir l'uniforme, qui ne pouvaient aucunement passer le sévère examen médical qu'on fait généralement subir à un homme qui s'enrôle pour se rendre au front. Qu'arrive-t-il? Souvent on enrôle des soldats, durant six à douze mois on leur donne l'instruction et au second examen, avant le départ, ils sont réformés.

Cet abus cause au pays une dépense énorme et inutile.

J'avais connaissance de cet état de choses, mais j'en ai eu confirmation de la part d'un particulier qui s'est embarqué avec le premier contingent en qualité d'officier subalterne et qui est revenu l'an dernier avec le grade de lieutenant colonel. Il m'affirme que certaines recrues souffraient de quelque maladie, ont caché leur mal, en s'enrôlant, au médecin du régiment, qui n'a rien pu découvrir et que, après un mois ou deux dans les tranchées, ils ont dévoilé leur maladie, se sont fait réformer et sont revenus au pays.

Quelques-uns de ces soldats, dit-il, souffraient d'une infirmité quelconque ou étaient tombés malades à la suite des misères des tranchées et vont se trouver à la charge de l'Etat.

J'insisterais pour un examen plus sévère avant l'enrôlement.

M. SCHAFFNER: Mon honorable ami verra, je crois, que d'après le système actuel, la recrue subit un examen très méticuleux en s'enrôlant et n'en subit pas d'autre; c'est, à ma connaissance, ce qui se pratique dans ma région.

M. TURRIFF: Je sais qu'on a toujours fait subir un examen aux recrues, mais quelquefois, quand les officiers commandants sont impatients de compléter l'effectif de leurs régiments, on accepte des gens qui sont au physique absolument impropres au service et nullement en état de passer un examen sévère. Il s'est fait, je veux bien, quelque amélioration, mais il y a place encore pour un plus grand effort et d'autres réformes dans ce sens.

M. BURNHAM: L'honorable député sait-il que les règlements exigent toutes ces précautions? Il faut, sans doute, s'en prendre au médecin du régiment.

M. TURRIFF: Possible. Je n'ai pas de doute que si l'on suivait à la lettre les règlements, l'état de choses serait plus satisfaisant.

Ce n'est pas dans le but de récriminer que je soulève ce point, mais je désire simplement qu'on améliore la situation et qu'on épargne de l'argent. A la reprise de la séance, le premier ministre pourrait-il nous donner une idée quelconque du coût de l'entretien de chaque membre de notre corps expéditionnaire actuellement sur le champ de bataille, y compris les approvisionnements, les munitions et le reste?

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

Reprise de la séance.

M. MACDONALD (Pictou): Ainsi que des honorables membres de la gauche l'ont déjà fait observer, les termes de cette résolution seront acceptés d'emblée, en réalité, ils seront reçus comme étant en parfait accord avec la politique adoptée par les hommes de tous les partis depuis le commencement de la guerre et qui consiste à s'unir, sans faire le moindre cas des préférences politiques, pour accomplir tout ce que nous pouvons faire en vue d'aider la mère patrie. A ce propos, j'aimerais relever une affirmation que mon honorable ami le premier ministre a faite, cet après-midi,

lorsqu'il a parlé qu'il existait, après les débuts de la guerre, une appréhension, un doute sur la question de savoir si le Canada se trouverait en état de fournir autant de soldats qu'il en a donnés. Loin de moi l'idée de poser au prophète, mais j'ai toujours pensé qu'on ne saurait jamais entretenir le moindre doute sur l'attitude du pays canadien, lorsque les intérêts de l'empire se trouveraient en jeu. Ceux d'entre nous dont les ancêtres ont habité le Canada depuis deux ou trois générations savons que le peuple canadien a toujours entretenu le sentiment que la petite île qui constitue le siège de l'empire était la mère patrie et bien que notre patriotisme n'ait peut-être pas toujours été très démonstratif, nous avons toujours été convaincus que, étant donné l'état de choses qui prévaut au Canada sous notre régime démocratique, et tout en comprenant l'importance des problèmes en jeu, le peuple du Canada aiderait l'empire dans toute la mesure de ses forces. J'affirme donc qu'il n'était pas besoin d'entretenir le moindre doute sur la réponse que le Canada ferait. Certaine était la reconnaissance de cet état de choses et certain était l'empressement à courir sous les drapeaux avec cet enthousiasme que nous avons vu se produire dans toutes les parties de ce pays. Puisqu'on dit qu'il y a lieu de s'étonner particulièrement qu'en moins de trois mois après la déclaration de la guerre, 30,000 hommes se sont empressés à prendre du service, je tiens à faire observer que nul homme, nul parti, ne mérite d'éloge particulier et que l'étonnement ne repose sur aucune donnée solide.

La réponse a simplement mis au jour le patriotisme latent de la population de ce pays et elle a démontré que notre peuple comprenait parfaitement les questions en jeu; elle est la preuve de notre attachement aux liens constitutionnels qui nous unissent à l'Angleterre. Notre population est accourue sous l'étandard, ainsi que ses ancêtres l'avaient fait jadis. Elle a répondu à l'appel de l'empire et le projet d'envoyer nos soldats en Europe n'était qu'une simple question de détail que pouvait mettre à exécution toute administration ou tout ministre capable de surveiller les affaires du pays.

Je ne fais pas cette observation dans un esprit préjugé ou à seule fin de faire entendre des plaintes, mais je crois qu'il est simplement juste, dans le Parlement de ce pays, que nous obtenions la pleine reconnaissance du fait que le peuple canadien, avec ses aspirations et ses ambitions, était prêt à répondre à l'appel; que ses enfants sont accourus de leur plein gré: qu'ils se sont rendus au front, qu'ils s'y rendent encore et qu'ils continueront de s'y rendre en aussi grand nombre que les nécessités de la situation l'exigeront. Reconnaissant ces faits, comprenant parfaitement que le Gouvernement devait assumer la responsabilité d'administrer les affaires du pays, en temps de guerre. Je dis que le même esprit qui animait les soldats qui se sont enrôlés, stimule les honorables membres de cette Chambre, sans distinction de préférences politiques, et cela, d'une façon certaine. Voilà pourquoi, d'un cœur léger, nous avons accordé au Gouvernement tout ce qu'il nous a demandé sous la forme d'aide financière, et voici maintenant qu'on nous soumet cette résolution que nous acceptons dans le même esprit.

Tout cela est exact, certes. Il faut dire cependant, en toute équité, que le peuple canadien s'attend à ce que le Gouvernement prenne spécialement soin d'exercer une sage économie dans l'administration des affaires publiques et dans la façon d'administrer les dépenses confiées à ses soins. Bien qu'on n'envisage pas une reddition de comptes exacts, à cette heure, le Gouvernement peut être certain que le temps viendra—et peut être bientôt—où les alarmes causées par la guerre disparaissant on exigera une reddition de comptes sérieuse.

Quant aux questions de la nature de celles qui se rapportent à l'administration des affaires, et plus spécialement aux préparatifs en vue de la guerre, on m'a récemment exprimé, au sujet de la mobilisation des troupes, une idée qui, bien qu'il soit peut-être trop tard pour le Gouvernement d'en tenir compte, aurait du être reconnue plus tôt, je crois.

Par tout le pays nous avions déjà une organisation militaire. Dans certaines régions, on manifestait beaucoup d'intérêt et un esprit local intense envers les choses de la milice, et il me semble que c'est un des résultats malheureux de la mobilisation de nos troupes que nous ayons détruit absolument, en ce qui concerne la guerre, sinon pour toujours, tout esprit d'enthousiasme dans les rangs des corps militaires du pays. Les soldats qui sont partis pour se rendre au front ne peuvent revenir pour dire qu'ils appartenaient au 28e, ou au 38e, ou au 78e corps de milice, et lorsque, dans l'avenir, nous chercherons à établir permanemment—ainsi que nous devrons le faire, dans ce pays—un système d'organisation

de milice, il se produira un manque absolu de cet enthousiasme envers les anciennes associations militaires dont faisaient partie ceux qui sont allés combattre, parce que ces corps de milice auront perdu complètement leur identité dans les bataillons qu'on a formés.

Nous avons entendu, cet après-midi, des allusions au nombre d'officiers qui ont obtenu leur commission et au choix qu'on a fait d'eux pour les corps particuliers où ils ont servi ou dont ils font partie encore. L'idée que j'avance, en ce moment, m'a été exprimée par un homme qui occupe la propre division électorale que le premier ministre représente. Il y a une semaine, à peine, un homme qui avait été un officier en vue de notre milice a fait observer que, dans le comté de mon très honorable ami, il y avait un certain nombre de régiments de milice dont l'existence remontait à un grand nombre d'années et qui comprenaient un certain nombre de soldats qui désiraient se rendre au front. Ces régiments étaient employés en devoir de garnison, dans l'ancienne ville d'Halifax, et ils remplissent encore les mêmes fonctions. N'aurait-il pas valu infiniment mieux, a-t-il dit, dans le but de préserver les intérêts futurs de la milice canadienne, d'avoir employé ces régiments et ces officiers, en qualité d'agents recruteurs de détachements dont on aurait pu tirer des officiers et des soldats, en vue de la mobilisation du premier contingent qui s'est rendu en Europe? Dans l'état de choses qui existe, aujourd'hui, vu le nombre considérable des soldats canadiens tués ou blessés sur les champs de bataille, nous en sommes rendus au point où il nous faut remplir les vides par d'autres soldats tirés de nos régiments et la vérité, c'est que l'identité de nos anciens régiments de milice est absolument disparue. Il peut se faire qu'il y ait des nécessités militaires pour réclamer la formation de bataillons, de cette manière; mais on est porté à supposer qu'un régiment de milice, avec son corps d'officiers, qui, grâce à un entraînement antérieur acquis par les exercices de bataillon, de camp ou autres, possèdant les aptitudes voulues, doivent être naturellement les premiers qu'on appelle au front. Bien que l'honorable député qui a rempli la fonction de ministre de la Milice se soit toujours proclamé l'ami spécial de la milice canadienne, il a absolument méconnu cet état de choses.

Peut-être a-t-il été impossible pour tous les officiers d'un régiment de milice de se rendre au front, mais on aurait dû envoyer tous ceux qu'on aurait pu trouver et les remplacer par des volontaires. On aurait eu alors un esprit de corps et un état de chose qui auraient contribué à préserver l'intérêt qu'on portait à notre milice, intérêt qui, je l'ai déjà dit—est complètement disparu.

Je tiens à appeler l'attention sur l'état de choses qui existe, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, au sujet du système de recrutement qu'on a adopté, dans cette partie du pays.

Le très honorable premier ministre connait un membre de sa propre famille, le colonel Borden, dont les efforts uniques et particuliers en vue du recrutement, dans la Nouvelle-Ecosse, méritent une mention spéciale, dans cette enceinte. Je me demande s'il se trouve dans tout le pays, un seul homme dont l'influence personnelle s'est exercée avec autant de succès et de partie que celle du colonel Borden, dans notre province. Durant l'hiver, à cause de l'empressement merveilleux avec lequel les recrues accouraient sous le drapeau du 85e régiment, ceux qui s'intéressaient au recrutement, dans notre province, conçurent l'idée d'employer cet officier éloquent et qualifié comme quelqu'un qui pourrait faire un appel à nos citoyens et organiser ce qui serait connu sous le nom de brigade des montagnards, le 85e étant absolument un régiment de montagnards. Rempli d'enthousiasme, il a parcouru la province en tous sens et, ainsi que les anciens chefs montagnards écossais le faisaient, dans le passé, il a appelé sous les drapeaux tous les hommes des différents clans. Mais, en instituant cette brigade, il lui faudrait organiser trois autres régiments, un grand nombre de nos habitants estimant que, outre le 85e, nous aurions une brigade de montagnards pour représenter notre province au front, sous les ordres du colonel Borden. D'une façon ou d'une autre, par suite des procédés tortueux qui caractérisent le département de la Milice, les recrues qui étaient accourues avec l'enthousiasme que sa direction avait engendré, apprenant qu'il n'y aurait pas de brigade écossaise, et le 85e part seul. Je ne veux rien dire d'explicite ni de sévère à l'adresse du corps des officiers d'aucun des autres régiments associés. Il n'est pas nécessaire que j'en agisse ainsi, mais je déclare à mon très honorable ami que les jeunes hommes de sang écossais ainsi que les jeunes gens d'autres nationalités ayant des affinités écossaises, dans notre province, qui ont été appelés sous les drapeaux comme résultat de l'enthousiasme créé par le colonel

Borden, ont cru qu'ils feraient partie d'une brigade écossaise qui devait partir de notre province. Et, à cause de la situation locale, l'honorable premier ministre devrait s'occuper de faire lever une brigade écossaise dans la Nouvelle-Ecosse. Les circonstances, monsieur l'Orateur, ont été éminemment favorables dans la Nouvelle-Ecosse pour soulever l'enthousiasme en faveur du recrutement.

Je ne reviendrai pas sur l'épisode malheureux du 17e bataillon que nous avons discuté ici, l'hiver dernier; cela n'est pas nécessaire comme mon très honorable ami disait lui-même. Il y a eu, au sujet des régiments qui sont partis de la Nouvelle-Ecosse d'autres incidents qui ne sont pas de nature à faire l'orgueil ou à soulever l'enthousiasme de notre population, mais les jeunes gens étant venus avec ardeur et patriotisme se grouper autour du colonel Borden, dans la croyance que les quatre régiments formeraient une brigade de Highlanders, j'en appelle à l'honorable premier ministre, aujourd'hui qu'il est ministre intérimaire de la Milice, pour qu'il fasse lever les obstacles à la formation de cette brigade, parce que s'il n'agit pas, il s'apercevra qu'il en résultera un désappointement dans la province et un ralentissement d'enthousiasme au cas où il serait nécessaire de demander de nouvelles recrues.

Je crois qu'il devrait exister des relations plus intimes entre le ministère de la Milice et les recruteurs. Dans une démonstration organisée pour activer le recrutement dans notre province, on nous avait dit que bien que la musique d'un certain régiment, sous la conduite de son commandant, allait s'occuper de faire du recrutement, les quelques agents recruteurs de la province ne voulurent pas payer les frais de voyage des musiciens. On a demandé aux habitants de chaque localité de souscrire pour payer ces frais, et même ceux de leur subsistance pendant cette tournée. Cela s'est fait à ma connaissance dans mon comté. C'est un détail de peu d'importance, si l'on veut, mais il n'en indique pas moins que quelque chose manquait quelque part dans cette merveilleuse organisation, pour laquelle on réclame tant de mérite, mais sans droit aucun, pour les raisons que j'ai signalées en commencant mes observations.

Ces choses refroidissent naturellement l'enthousiasme de notre population. Si l'on veut faire du recrutement que l'on prenne les moyens convenables. On ne devrait pas laisser continuer un état de choses aussi absurde. Il est possible, naturellement, qu'un incident de ce genre soit la faute de quelques employés subalternes, mais on devrait apporter plus de soin au recrutement. Tous ceux qui dans notre pays s'intéressent à la guerre et désirent que les alliés soient victorieux et que le Canada fasse bonne figure doivent comprendre que si l'on rebute ceux qui s'offrent comme volontaires, on nuit tout simplement à la cause que nous avons tous à cœur de voir réussir.

Vous aurez beau aller dans n'importe quelle partie du Canada dire aux gens d'oublier les intérêts mesquins de la vie et de s'élever à la hauteur d'un devoir plus grand et accepter la possibilité d'un plus grand sacrifice, si vous faites cette propagande dans des conditions qui en détruisent absolument tout l'idéal, vous n'obtiendrez aucun résultat satisfaisant.

Ce qui précède s'applique au favoritisme connu au recrutement. Le chef du Gouvernement nous a dit que la commission des achats ne faisait pas de favoritisme. Je vais lui montrer comment on le pratique. Voici par exemple, qu'il s'agit de loger et de nourrir les recrues dans une certaine localité. On fait comprendre mystérieusement au quartier-maître du régiment que lorsqu'il ira dans une certaine localité il devra consulter celui qui est chargé de la distribution des faveurs gouvernementales et alors lorsqu'il se rend à cet endroit il donne les commandes de vivres à ceux que lui désigne l'agent du parti ministériel.

Cela n'a peut-être pas une grande importance, mais n'en blesse pas moins la susceptibilité de celui qui agit par sentiment. C'est ainsi que l'on a fait dans mon comté où l'on s'est nullement occupé de demander des soumissions aux marchands de la localité. Pourquoi faut-il que le sucre ou la viande soient fournies par celui-ci plutôt que celui-là, à côté du but plus élevé que l'on ne cherche, mais lorsque vous êtes dans une petite localité où il y a des gens qui gagnent leur vie à ce commerce, et qu'on leur fait comprendre qu'étant libéraux ils ne pourront pas offrir de soumissions, quel enthousiasme, quel idéalisme pouvez-vous espérer chez eux?

Je vais vous raconter ce qui s'est passé dans mon comté. Une compagnie était cantonnée dans la ville où j'habite. Un officier du 106ème bataillon s'en va trouver l'agent du Gouvernement et se met en devoir de donner les commandes de vivres sans demander de soumissions à personne. J'ai signalé le fait au ministre intérimaire de la Milice, non pas parce que j'avais des intérêts personnels en la matière, mais parce que la chose a été remarquée

par les citoyens, et il a promis de demander des soumissions, et il en a demandé. Mon intervention était-elle nécessaire? Pourquoi n'avait-il pas averti l'officier d'avoir, en arrivant dans une localité, à apposer des affiches demandant des soumissions? Cela paraît être de peu d'importance, et personnellement j'en fais peu de cas, mais mon très honorable ami sait que lorsque l'on veut s'adresser au sentiment et que l'on s'abaisse à une question de gros sous, on ne peut pas continuer à planer, et c'est là le malheur.

On a agi de la même manière partout dans la Nouvelle-Ecosse. La façon dont on a distribué les commandes pour la milice dans le comté de Cap-Breton fait la honte du Gouvernement et je demande à mon honorable ami d'y apporter remède.

On m'a signalé, l'autre jour, un autre fait sur lequel je veux appeler l'attention de l'honorable premier ministre. Cela n'a peut-être pas un rapport immédiat avec la milice, car il s'agit d'hôpitaux. Le distributeur des faveurs voulait savoir si le Gouvernement allait prendre en charge les hôpitaux afin de pouvoir désigner ceux qui y seraient employés. Je demanderai à mon honorable ami, pour l'honneur de notre province, de prendre des renseignements sur la personne qui distribue les faveurs gouvernementales dans le comté de Cap-Breton et dire ensuite si tel est le genre d'idéal qu'il faut encourager chez le peuple canadien.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: De quel genre d'hôpitaux s'agissait-il?

M. MACDONALD: D'hôpitaux régis par la commission des hôpitaux, et cette personne s'informait si le Gouvernement allait en prendre charge, afin de désigner ceux que l'on placerait en tête. La conduite de celui qui distribue les faveurs du Gouvernement dans le comté de Cap-Breton est connue dans toute la Nouvelle-Ecosse et mon honorable ami ferait mieux de prendre des renseignements.

On a aussi maltraité des soldats, et je veux signaler à mon honorable ami le cas du soldat Chapman, dans mon propre comté. Il faisait partie d'une compagnie du 106e bataillon qui faisait la garde des usines de la Nova Scotia Steel Company, et pour s'être absenté sans permission, le commandant le fit suspendre par les mains. Le fait vint à la connaissance des employés de l'usine qui allèrent en corps demander que le soldat fut décroché. On leur obéit, sans cela il y aurait eu des incidents déplorables. Une enquête eut lieu. Je ne vois aucune raison pour que l'on traite un soldat canadien de cette façon dans une de nos villes. Je sais qu'en face de l'ennemi, on peut punir les soldats sévèrement, mais lorsqu'ils sont dans les villes du Canada, on peut toujours faire emprisonner les plus refractaires.

Mais suspendre par les mains un soldat qui s'est absenté sans permission est une punition que notre population ne souffrira pas; le malheur, c'est que ces abus ont un effet désastreux sur le recrutement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Est-ce le même cas dont a parlé l'honorable député de Guysborough?

M. MACDONALD: Oui, le soldat Chapman, d'une compagnie du 106ième régiment gardant les usines de la Nova Scotia Steel Company. On m'a raconté l'affaire, l'autre jour, dans mon comté, et je la signale à l'honorable premier ministre à la première occasion qui m'est offerte.

Mon très honorable ami a parlé de la distribution des commissions d'officier, question qui a été soulevée par l'honorable député de Halifax (M. Maclean). Je sais qu'il est difficile qu'il n'y entre pas un peu de favoritisme. Le parti au pouvoir prêtera tout naturellement l'oreille aux demandes de ses amis politiques; je sais qu'il est difficile d'éviter cela. Mais dans certains comtés on passe tout son temps a quémander des commissions. Je ne crois que vu les multiples fardeaux de l'administration, l'honorable premier ministre puisse avoir l'œil à ces choses-là, mais je puis lui signaler quelques cas. Je préférerais, cependant, les lui communiquer en particulier, vu qu'il n'y a pas nécessité de les exposer devant le Parlement, mais mon honorable ami doit savoir qu'il y a eu des abus, et l'honorable député d'Halifax avait parfaitement raison d'en parler. Il n'y a aucun doute à cet égard.

Il y a des gens qui deviennent tout à coup patriotes, et veulent être payeurs quartiers-maîtres, ou remplir toute autre charge dans les services adiministratifs, et la seule raison que vous pouvez découvrir de leur nomination, c'est que quelqu'un qui avait de l'influence dans le parti au pouvoir leur a obtenu la commission.

Personne n'a jamais accusé ces hommes d'avoir jusqu'ici montré beaucoup de zèle pour la masse de la nation ou pour la préservation des droits et des libertés du peuple. Leur soudaine apparition dans des postes où ils ne sont guère exposés aux coups de l'ennemi indique chez eux un esprit pu-

blic qui s'est par trop rapidement développé pour être absolument sincère. On ne peut, je suppose, empêcher que cela ne se produise dans une certaine mesure, mais si on le peut on devrait le faire. Je m'inspire de motifs les plus élevés en parlant ainsi et je ne mets aucune esprit de parti dans mes remarques. Je sais que, dans mon comté, celui qui distribue les faveurs ministérielles a dit à quelques-uns qu'il pouvait leur obtenir le grade de major, de colonel ou autre. J'ai connu des gens, et en particulier celui-là du Cap-Breton dont je parle, qui cherchaient à écarter de leur chemin des adversaires politiques dangereux, en leur offrant une commission d'officier de tel ou tel grade. Tant qu'il est possible à des choses de cette sorte de se produire, à quoi bon parler d'idéalisme ou demander que l'on aille se battre pour la liberté. On accorde des commissions avec autant d'aise qu'une charge de recevoir des postes ou de facteur, et cela est devenu d'usage courant. C'est là, à coup sûr, une affaire qui mérite quelque attention et dont il conviendrait de s'enquérir.

La faiblesse des officiers de santé est une chose que j'ai déjà eu l'occasion de signaler à la Chambre. Dans notre province c'est, dans une large mesure, une affaire de faveur politique pure et simple. Je sais que tout récemment le ministère de la Milice a fait des changements dans ce service, mais c'est encore le colonel qui choisit l'examinateur. Un jeune homme de la Nouvelle-Ecosse, qui porte un bon vieux nom écossais, un nommé Findlay MacMillan...

M. BURNHAM: Avez-vous des Canadiens là-bas, ou tout le monde y vient-il de quelque autre pays?

M. MACDONALD: Ils valent beaucoup mieux que mon honorable ami de Peterborough.

M. BENNETT (Simcoe): Lui s'est enrôlé.

M. MACDONALD: Mon honorable ami appartient au corps des officiers payeurs. Il se tient ici en uniforme et ne fait absolument rien. J'aime à voir les hommes en uniforme à la tête de leur corps. Nous commençons à en avoir assez des diatribes de mon honorable ami. Ce jeune Findlay MacMillan avait le vif désir de servir son pays. Après avoir été examiné à New-Glasgow par le médecin de l'endroit qui l'a accepté et lui a dit qu'il ne lui serait pas difficile de se rendre au front, ce jeune homme a vendu sa terre et tout ce qui lui appartenait; puis il a été envoyé à Halifax pour y rejoindre le régiment. Le médecin d'Halifax a découvert qu'il avait ce que l'on appelle les pieds plats, avec le cou-de-pied déprimé. Le médecin a déclaré qu'on ne pouvait pas l'accepter, et le jeune homme a dû s'en retourner chez lui. Mais il avait vendu sa terre et tout ce qu'il possédait. Il ne savait plus où aller. C'est ce que me fait savoir aujourd'hui un de ses amis, qui parle de la situation dans laquelle il se trouve comme bien malheureuse.

Il est évident que l'inspection médicale est défectueuse. On a même fait passer en Angleterre des hommes que l'on a dû ensuite renvoyer. Le médecin avait dit à ce jeune MacMillan qu'il jouissait d'une excellente santé, et déjà il avait rejoint son régiment, après avoir sacrifié un grande partie de ses biens. Il a maintenant abandonné tout espoir de prendre part à la guerre, parce qu'on n'a pas voulu le lui permettre, et il faut qu'il reste chez lui, sans occupation, sans vie domestique. Je ne sais quel remède suggérer dans les circonstances, mais je puis faire part à mon très honorable ami de tout ce qui concerne cette affaire, dont je crois qu'il y a lieu de s'enquérir. Je ne prétends pas dire que le premier médecin l'a délibérément accepté, sachant qu'il avait les pieds plats, mais je mentionne le fait pour montrer combien l'examen médical est défectueux. Il y a un autre point sur lequel je désirerais être renseigné par mon très honorable ami, à savoir ce que va faire le Gouvernement des fonds souscrits pour des mitrailleuses. Je crois que la Chambre et le pays ont droit à des explications complètes sur la manière dont la chose a été présentée au peuple.

Chacun a été surpris de l'annonce faite par l'honorable sénateur Lougheed, alors chargé du ministère de la Milice, demandant au public de contribuer à l'acquisition de mitrailleuses. Le Parlement avait voté la somme de 150 millions pour l'achat d'armes, de vêtements et autres choses, y compris les mitrailleuses. Il m'a été dans le temps bien difficile de comprendre pourquoi le Gouvernement demandait au public de lui venir en aide dans cette affaire.

Dans l'enthousiasme du moment les journaux ont demandé à tous les bons patriotes de souscrire à ce fonds. Mais pourquoi le Parlement a-t-il voté cette somme de 150 millions si l'on devait demander au public de fournir de quoi acheter des mitrailleuses?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: A quoi l'honorable député fait-il allusion?

M. MACDONALD: A ce qui a paru, par exemple, dans le "Herald", de Halifax, le

propre journal de mon honorable ami, qui demandait à tous de contribuer à ce fond, en faisant entendre que ceux qui ne le feraient pas marqueraient de la tiédeur et un manque de patriotisme.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Est-ce le Gouvernement qui demandait cela?

M. MACDONALD: L'honorable sénateur Lougheed qui, dans le temps remplissait, je crois, les fonctions de ministre de la Milice, avait écrit une lettre, que ce journal a publiée, dans laquelle il sollicitait le public à répondre à cet appel. Cet appel a été fait chez nous, dans toute la province, et certaines municipalités ont, pour répondre à cet appel, voté de l'argent dans ce but. Des particuliers ont aussi contribué à ce fonds en même temps que des associations patriotiques. Nous avons droit, je pense de savoir si le Gouvernement a l'intention de rembourser l'argent qui a été ainsi obtenu. J'ai fait inscrire au Feuilleton la demande d'une déclaration du Gouvernement à cet égard. La réponse du premier ministre a été qu'il avait répondu à ma question, et il m'a renvoyé au compte rendu des débats, mais je n'y ai rien trouvé.

Ce que nous voulons, c'est que le Gouvernement nous dise s'il rendra aux individus et aux municipalités les sommes que l'on aurait jamais dû leur faire donner. Que l'on me permettre ici de dire un mot de ces tournées que l'on fait dans le pays pour faire souscrire les gens à ceci ou à cela. Le Gouvernement devrait, par l'entremise du ministère de la Milice ou de quelque autre branche de l'administration, exercer une surveillance plus étroite à cet égard.

De très estimables citoyens m'ont prié de me joindre à une députation qui allait voir le ministre du Service naval et lui demander qu'il sollicitât de l'Etat une souscription au fonds des matelots de la Grande-Bretagne. J'ai tout de suite répondu que je n'en ferais rien, puisque, venant d'une des Provinces maritimes, je savais que ce fonds n'avait pas la guerre pour but. Il n'existe pas en Angleterre un service destiné au soin des matelots. Quelque personne bien intentionnée avait entrepris de faire contribuer tous les Canadiens à ce fonds et l'on devait demander au Gouvernement de bien vouloir y souscrire lui-même pour une certaine somme, mais c'est un fonds qui est de nature essentiellement locale et dont s'occupent exclusivement des personnes d'au delà des mers. J'ai été heureux de voir que, dans une discussion de cette affaire devant le comité des pensions, mon honorable ami le ministre des Affaires navales (M. Hazen) a exprimé une opinion absolument conforme à la mienne. C'est là un exemple de la sorte de demandes que l'on fait aujourd'hui dans tout le Canada.

Je crois que c'est le devoir du Gouvernement d'avoir l'œil à ces appels que des personnes, bien intentionnées sans doute, font à la générosité de nos gens qui, pensant contribuer à quelque bonne cause, donnent beaucoup d'argent pour des choses qui, au bout du compte, se trouvent n'être d'aucune utilité.

Prenez, par exemple, le mouvement inauguré à Toronto au début de la guerre pour un vaisseau-hôpital. Les personnes au courant de ces sortes d'appels savaient que rien de bien avantageux ne résulterait de ce mouvement, mais on n'en a pas moins prélevé plus de $100,000. C'est ainsi que vont les choses. Je demanderai donc que l'on rende aux municipalités et aux individus qui le désirent l'argent qu'ils ont donné pour l'achat de mitrailleuses. Il serait tout aussi à propos de lancer une souscription publique pour l'achat de fusils ou de vêtements aux troupes. Il est regrettable que l'on ait sollicité ces souscriptions apparemment sous le couvert d'une sanction officielle.

A l'occasion de ce crédit de guerre, je désire signaler au premier ministre un état de choses qui existe dans notre province relativement à ce que l'on pourrait appeler à juste titre une affaire navale; je veux dire le réquisitionnement d'un vaisseau. Terre-Neuve a fait à la mère-patrie de vives représentations touchant ce que l'on y allègue avoir été un passe-droit dans cette affaire de réquisitionnement, et l'on me dit que ces représentations ont eu quelque effet. Quelle a été ici, au Canada, la conséquence de ce réquisitionnement? Pour ce qui regarde nos sociétés houillères, on a mis en réquisition la totalité des navires qui transportaient le charbon de la Nouvelle-Ecosse à Montréal, et l'on peut cependant affréter, moyennant des prix énormes, les vaisseaux qui voyagent sous pavillon britannique. Pourquoi agir ainsi? Pourquoi entraver sérieusement dans notre province le commerce de la houille et mettre dans l'embarras la ville de Montréal, qui ne peut plus faire venir son charbon de la Nouvelle-Ecosse?

Pourquoi donnerait-on aux marchands de charbon américains la chance de prendre pied sur le marché de Montréal, en enlevant les navires qui s'occupent du commerce du charbon, lorsqu'il y a des navires ar-

borant le drapeau britannique qui peuvent être affrétés à des prix très élevés?

Le Canada fait de son mieux dans cette guerre. Les meilleurs de nos hommes sont partis pour le front. Et nous ne devrions jamais oublier, en discutant cette question, le splendide enthousiasme dont les femmes du Canada ont fait preuve, enthousiasme qui est même plus vif que celui des hommes. Les femmes ont été appelées à faire de grands sacrifices en donnant leurs fils et leurs maris et des êtres chers—et le fils est généralement plus cher à la mère que le père. Le dévouement de nos femmes ne sera jamais oublié. Le peuple du Canada a fait de merveilleux sacrifices et est prêt à faire davantage. Mais il faut comprendre que nous devons autant que possible tenir notre maison en ordre et prévoir l'avenir. S'il y a, comme je le prétends, un état de choses par lequel une de nos grandes industries se trouve paralysée par le manque de navires, s'il y a d'autres navires disponibles que l'on pourrait réquisitionner, ces autres navires devraient être pris les premiers.

Cette résolution prévoit les dépenses se rattachant au département du Service naval. Je regrette l'absence du ministre de la Marine. Je suis sûr que j'exprime le sentiment de tous mes collègues de la gauche, en disant que les sympathies de nos cœurs lui sont acquises à cause de la mort de son fils. Un pareil événement attriste tout le monde et fait taire la voix des factions. Je suis certain que tous les députés offrent à mon honorable ami leurs plus vives sympathies pour la grande perte qu'il vient de subir.

J'allais parler du service de la marine. Je suis heureux de voir que depuis une semaine ou deux, nous avons eu la preuve de la vérité de la déclaration que j'ai faite au commencement de la session; que la Grande-Bretagne avait besoin d'hommes sur mer. On m'a dit, dans ce Parlement, depuis l'ouverture de la session, que la Grande-Bretagne n'avait pas besoin d'hommes sur mer. Je connaissais les faits et je savais que j'avais raison.

Nous avons été heureux de voir parmi nous des hommes portant l'uniforme bleu de la marine; c'est la preuve que la Grande-Bretagne désire avoir des hommes pour le service sur mer, et ces marins font du recrutement pour cet objet. Si le ministre du Service naval était ici, je lui demanderais de faire au plus tôt une déclaration touchant la qualité et le nombre d'hommes que la Grande-Bretagne veut recruter ici, afin que les faits puissent être soumis comme ils doivent l'être à ceux qui sont en mesure de pouvoir répondre à cet appel. Je suis sûr que nos braves marins canadiens répondront à cet appel avec autant d'empressement que tout le pays l'a déjà fait pour servir l'empire sur terre.

Je remarquais l'autre jour une annonce dans l'un des journaux de cette ville qui était supposée venir de mon honorable ami le ministre des Finances, encourageant le public au patriotisme et à la production et donnant aussi plusieurs autres bons conseils. Il est bon d'encourager la presse de ce pays, mais j'aimerais que mon honorable ami nous dise si les dépenses de cette nature et se rattachant aux brochures que nous avons vues à ce sujet appartiennent à ce crédit. Je suis bien sûr que nos cultivateurs n'ont besoin d'aucun encouragement pour produire tout ce qu'ils peuvent, et que toutes les classes de notre population témoigneront de leur empressement pour cette question de la production. L'un des aspects les plus étranges de la guerre, c'est que les cultivateurs du Canada sont en mesure d'obtenir des prix plus élevés que ceux qu'ils ont jamais obtenus pour les principaux produits de leurs terres. Il en est ainsi, de bien d'autres choses, qui figurent parmi les articles de première nécessité. Ces choses doivent être produites, et je ne vois pas que ce soit une preuve d'économie qu'il puisse y avoir une publication spéciale de bulletins pour engager les cultivateurs ou toute autre classe de notre public à mettre en œuvre les efforts les plus ordinaires en tout genre d'affaires. L'idée répandue que le peuple du Canada n'était pas prêt à aider l'empire dans toute la mesure de ses moyens est une pure illusion. Bien que le Canada n'ait pas crié son patriotisme sur les toits avant la guerre, ainsi que l'ont fait d'autres colonies ou nations, il était prêt à venir en aide à la métropole, dès que la nécessité s'en imposerait. Il n'était pas nécessaire pour cela de chauffer notre patriotisme à blanc, et il n'était pas nécessaire non plus de mettre en œuvre des efforts politiques pour obtenir une réponse. Librement et généreusement des hommes se sont présentés dans chaque province de ce grand Dominion et sont allés se battre. Le même sentiment de dévouement existe en ce qui concerne notre vie industrielle et agricole, et je suis sûr que tout ce qu'il est nécessaire de faire sera fait, dans la pleine mesure de nos ressources, et cela sans nous forcer à faire aucune dépense particulière et inutile.

J'ai essayé de soumettre à l'attention de mon très honorable ami quelques sujets qui me paraissent avoir leur importance en rapport avec la présente résolution, et je les soumets avec l'espoir qu'ils recevront son entière considération.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable représentant de Pictou vient de nous faire observer que des officiers de la marine britannique sont présentément à recruter des hommes au Canada pour l'amirauté anglaise. Je suis très heureux d'apprendre cela. A ce propos je désire informer mon très honorable ami que j'ai détaché il y a quelques jours d'un journal de New-York l'extrait suivant:

San Francisco, 27 avril.—S'il faut en croire des dépêches non confirmées reçues aujourd'hui à Mare Island, la goélette américaine "Oregon" appartenant à la Crowley Launch and Tugboat Company, de San Francisco, a été saisie par le croiseur britannique "Rainbow" dans le golfe de Californie.

L'Oregon a quitté San Francisco en juin dernier, frétée par la compagnie allemande De Linga et Compagnie, de Mazatlan. Elle portait alors une cargaison de bois. Il était entendu que cette goélette devait être employée au cabotage, le long de la côte ouest. On ignore complètement ici à quoi elle a pu être employée tout récemment.

J'aimerais à demander à mon très honorable ami si ce rapport est confirmé? Si la dépêche dit vrai, c'est un nouvel exploit à ajouter à tous ceux de notre marine tant décriée. A titre de promoteur de notre marine canadienne, je me réjouis grandement que le "Rainbow" et le "Niobe" ne se montrent pas indignes de leurs parrains.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je désire dire quelque chose au sujet de la résolution en ce moment à l'étude, particulièrement en ce qui concerne ma propre province. Je suis porté à croire que le pourcentage du recrutement dans la province de l'île du Prince-Edouard n'est pas aussi considérable que dans quelques-unes des provinces de l'Ouest, mais cela se comprend facilement.

La province étant entièrement agricole, nos jeunes gens, dès qu'ils atteignent l'âge adulte, émigrent en grand nombre aux Etats-Unis ou à l'Ouest du Canada, en ne laissant que juste le nombre d'hommes pour cultiver les terres. Par conséquent, ceux qui ont l'âge et les aptitudes militaires ne sont pas aussi nombreux que dans d'autres provinces, particulièrement dans l'Ouest, où arrivent les forts, les jeunes et les énergiques des autres provinces sans parler de l'Europe. Malgré cela cependant, je crois que le pourcentage du recrutement dans l'île du Prince-Edouard est très satisfaisant. En outre, nos gens ont souscrit libéralement à tous les appels qui leur ont été faits. A ce propos, je désire parler de l'appel qui a été fait au nom du fonds constitué pour acheter des mitrailleuses. Quand on apprit que les troupes au front éprouvaient des difficultés, parce qu'elles n'avaient pas suffisament de mitrailleuses, la pensée nous vint que si on pouvait se procurer assez d'argent pour cette fin, ces difficultés seraient vite aplanies. Un appel fut lancé alors par le ministre intérimaire de la Milice, le sénateur Lougheed, que le Gouvernement du Canada et le ministère de la Milice recevraient avec reconnaissance tous les fonds qu'on pourrait souscrire pour cette fin.

Afin de vous montrer comment cet appel fut reçu dans la province et même dans ma ville, mes concitoyens fournirent l'argent nécessaire pour acheter trois mitrailleuses. Un seul particulier, qui se trouvait en mesure de la faire, souscrivit l'argent pour l'achat d'une mitrailleuse. Un autre, ne jouissant que de ressources fort ordinaires, et sentant la nécessité de faire tout ce qu'il pouvait, souscrivit pour une autre mitrailleuse. Alors, la ville souscrivit pour le troisième canon, et le citoyen dont je viens de parler, dont les moyens étaient modérés, donna $300 de plus pour le second canon. Chacun y alla de sa souscription, et même les enfants des écoles offrirent leurs petites économies de 50, 60 ou 70 cents, ou un dollar. En très peu de temps, il y eut suffisamment d'argent pour trois mitrailleuses. La même chose est arrivée pour tous les autres fonds, le Fonds Belge, la Croix-Rouge, le Fonds Patriotique, le Fonds de l'Armée en campagne. On répondit généreusement à tous ces appels de fonds. Je crois que, loin que le ministère de la Milice ait fait preuve d'organisation, l'appel de fonds pour l'achat des mitrailleuses trahissent plutôt un défaut d'organisation. Le ministère n'aurait pas dû être dans la nécessité de faire appel au sentiment patriotique de nos populations, afin de trouver l'argent nécessaire à l'achat de l'un des article les plus nécessaires à des troupes en compagne.

En ce qui concerne la liste de clients politiques dont a parlé le premier ministre cette après-midi, mon très honorable ami croit sans doute qu'il ne fait là qu'énoncer des faits. Mais en réalité, il se trompe beaucoup. Il a été mal informé, parce que, dans la mesure où il peut s'agir de l'île du Prince-Edouard, et je suppose que c'est la même chose dans les autres provinces, il n'existe qu'une liste de clients. Un libéral n'a pas plus de chances de pouvoir fournir des approvisionnements à des

troupes stationnées à un quartier-général local que s'il était un pur étranger. J'ai porté une question au feuilleton, et si on peut y répondre d'une manière satisfaisante et avec vérité, je pourrais communiquer des noms qui, j'en suis sûr, convaincront le premier ministre de l'exactitude de mes énoncés. Je dis "avec vérité", parce que je constate que des questions inscrites au feuilleton et auxquelles il a été répondu, il y a quelque temps, ne l'ont pas été avec exactitude, et j'ai la preuve de tout cela sous la main.

Le 3 février, le ministre de la Milice et de la Défense a répondu à cette question:

"Approvisionnement des troupes au Canada.

M. Hughes (King) (I. P.-E.) demande:

1. Quel est le mode suivi pour obtenir des approvisionnements pour les troupes domiciliées à leurs quartiers locaux?

2. Des soumissions sont-elles demandées par annonces publiques? Ou y a-t-il une liste de patronage, et les personnes dont les noms figurent sur cette liste sont-elles invitées à soumettre des offres?

3. Y a-t-il une liste de patronage pour l'Ile-du-Prince-Edouard? Dans l'affirmative, qui a préparé la liste pour le gouvernement? Quels sont les noms et adresses des personnes inscrites sur la liste? Et qui recommande ces noms au gouvernement ou au comité que fait les achats.

L'hon. sir Sam Hughes (ministre de la Milice):

1. Le mode suivi pour le ravitaillement des troupes dans les différents foyers de mobilisation par tout le Canada varie selon les circonstances. Lorsque le temps est suffisant, on demande des soumissions, ordinairement au moyen d'affiches placardées dans la ville où demeureront les troupes, et dans les environs. Lorsque le délai est trop court, on obtient des soumissions à l'aide de lettres ou de dépêches, expédiées d'Ottawa et adressées aux commerçant de l'endroit. La commission des achats de guerre fournit les noms de ces commerçants. Quelque fois, lorsque le délai est très court le commandant du district est autorisé à obtenir des soumissions des établissements locaux et à le transmettre par la poste ou le télégraphe, à Ottawa, afin qu'elles soient approuvées. On ne refuse jamais aux gens solvables la permission de soumissionner, des formules de soumission et les renseignements nécessaires sont fournis à tous ceux qui les demandent. Dans tous les cas, nous donnons la préférence à la soumission la plus basse.

2. Répondu sous le n° 1.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3."

C'est une explication très satisfaisante et une réponse très satisfaisante; mais, ce qui est curieux, d'après les lettres que j'ai reçues de personnes dignes de confiance, pas un libéral n'a pu fournir quelques-uns de ces approvisionnements en exécution de cet arrangement. Permettez que je parle d'un cas précis. Je prendrai comme article, le lait. Le 16 février, le ministre a répondu à cette question:

"Lait en poudre pour les troupes.

M. Hughes (I.P.-E.) demande:

1. Où se procure-t-on le lait fourni aux troupes à Charlottetown (I. P.-E.)?

2. Est-il liquide ou en poudre, et quel en est le prix?

3. Par quel procédé prépare-t-on le lait en poudre, et ce dernier contient-il de la crème?

L'hon sir Sam Hughes (ministre de la Milice et de la Défense):

1. De J. Tobin et Compagnie, de Halifax.

2. a) Du lait en poudre; b) 14 cents ½ la livre.

3. a) Par un procédé de surchauffage; b) le lait en poudre qui se compose des éléments solides que contient le lait et dont l'eau a été éliminée par évaporation, a une teneur de 23.8 p. 100 de gras qui retourne à sa première forme, si l'on y ajoute de l'eau."

Des personnes qui ont pu se procurer de ce lait en poudre, l'ont fait analyser à Charlottetown et ont trouvé qu'il ne contenait pas de gras du tout, bien que la réponse dise qu'il en contenait 23 p. 100. J'en ai fait analyser un échantillon ici, à Ottawa, par M. C. H. Robinson. Voici son rapport:

Ferme expérimentale centrale.
Ottawa, 16 mars 1916.

Monsieur J. J. Hughes,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur,

En l'absence du Dr Shutt, j'ai l'honneur de vous communiquer mon rapport sur l'échantillon du lait en poudre que vous avez envoyé le 6 courant:

	Analyse.
Humidité	2.86
Gras	2.44
Proteine	35.09
Cendres	7.44

La partie non déterminée est formée presque entièrement de sucre de lait.

L'analyse correspond à celle de poudre faite du lait écrêmé ou séparé. Une livre de ce lait en poudre ajoutée à 9 livres d'eau donnerait un lait équivalent à peu près en composition, à celui du lait écremé ou séparé que l'on obtient des laitiers.

Votre dévoué,
C. H. Robinson,
Chimiste adjoint.

Il y a à Charlottetown, une fabrique de lait condensé.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Où l'honorable député s'est-il procuré ce rapport?

M. HUGHES (I.P.-E.): De M. C. H. Robinson, chimiste adjoint de la ferme expérimentale.

L'hon. M. LEMIEUX: Vous auriez dû vous procurer du lait condensé Borden.

M. HUGHES (I.P.-E.): Cette fabrique de Charlottetown fait du lait condensé qui est vendu dans tout le Canada et utilisé dans les chantiers de construction, de mines et de forêt. C'est du lait complet et on le vend à 10 ou 11 cents la livre, pourtant cette fabrique n'a pas pu fournir de lait aux troupes de Charlottetown, tandis que le département achetait du lait écrêmé à Halifax pour 14 cents ½ la livre. Ellle n'était pas persona grata du comité des faveurs. Des gens de bonne foi me disent que pas un libéral de Charlottetown ne fournit quelque chose aux troupes, et je sais que la même situation existe à Summerside.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: N'a-t-on pas demandé des soumissions publiques?

M. HUGHES (I.P.-E.): Je n'en sais rien.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le sous-ministre de la Milice m'informe que l'on a demandé des soumissions publiques.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je ne sais pas ce que les soumissions demandent. J'ai vu une des formules de soumissions et elle demandait du lait en poudre. Je ne sais pas si c'est la formule dont on s'est servi ou non; si c'était celle-là, naturellement, la fabrique ne pouvait pas fournir l'article, parce qu'elle n'en produit pas. Elle fabrique un article bien préférable et pouvait le fournir à plus bas prix, à 10 ou 11 cents la livre, comme je l'ai dit. A Souris où sont logés 150 soldats, je sais que des officiers du détachement ont fait des enquêtes auprès de différentes personnes au sujet des fournitures et, en réalité, ce sont les conservateurs qui fournissent ces articles. On m'a dit—je ne peux pas assurer positivement si c'est exact ou non bien que j'aie reçu le renseignement d'une source digne de foi—que l'on a constaté que les fournitures étaient de 20 p. 100 au-dessous du poids et si cela peut se faire—on me dit que cet état de choses existe dans d'autres parties de la province—et que les personnes favorisées puissent fournir à des poids inférieurs elles peuvent offrir de basses soumissions.

M. MORRIS: Pouvez-vous nous donner les noms de gens qui ont fourni des produits à des poids inférieurs?

M. GRAHAM: Ils doivent se trouver parmis ceux qui ont fourni les marchandises.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je désire attirer l'attention du premier ministre. . .

M. MORRIS: J'ai posé une question à l'honorable député, j'ai demandé s'il peut nous donner les noms des cultivateurs qui fournissent des marchandises en trompant sur le poids.

M. HUGHES (I. P.-E.): J'ai une question au Feuilleton peur demander ce renseignement et aussitôt que je l'aurai je communiquerai la réponse à mon honorable ami.

M. McKENZIE: Nommez une commission.

M. HUGHES (I. P.-E.): A propos du département de la Milice des annonces ont été publiées en vue d'obtenir des étudiants pour le collège militaire de Kingston. Il s'agit de la guerre et j'ai ici le cas particulier d'un journal de Charlottetown auquel il n'a pas été permis de publier cette annonce. Ce journal a pris, je le sais, une part active dans l'intérêt de tout ce qui avait trait à la guerre, publiant gratis des avis en vue du recrutement, de la souscription de fonds et faisant tout ce qu'un autre journal de la province avait fait. En réalité il n'a pas été question de partis politiques dans le peuple. Libéraux et conservateurs étaient désireux, impatients de faire leur part dans tout le Canada et il en est de même dans la province de l'île du Prince-Edouard comme dans les autres provinces. Pourtant cette annonce demandant des jeunes gens pour le collège militaire, qui est entretenu par le peuple, afin d'acquérir des connaissances pour défendre leur pays en cas de besoin, a été interdite à ce journal. Je peux donner les noms dans ce cas, mais je pense que les officiers de la milice savent bien que je dis la vérité.

Au sujet des médecins militaires qui sont employés dans le service de santé, j'ai ceci à dire: Un médecin de Charlottetown qui occupait une position dans la milice active et dont le fils ou le neveu a déjà donné sa vie pour la défense de son pays, n'a pas été autorisé à examiner une seule recrue pour le service actif. Il s'est vu rejeté bien qu'il ait été officier dans la milice active avant la guerre. Ce sont de ces choses qui se passent dans tout le pays.

On a parlé ici aujourd'hui des officiers qu'il y en avait trop en Angleterre et au Canada. J'ai reçu un renseignement disant qu'il y a environ 600 officiers en Angleterre qui n'ont pas d'emploi. Je ferais aussi bien de dire comment j'ai obtenu ce renseignement. Il y a quelques jours j'étais assis à une table de l'hôtel Queen, à Halifax, quand deux officiers discutaient cette question.

Ils se sont exprimés ainsi: On a dit qu'il y avait 600 officiers canadiens en disponibilité en Angleterre, 600 officiers qui n'avaient rien à faire. Ils semblaient savoir ce qu'ils disaient. Ils ont dit aussi qu'il y avait assez d'officiers au Canada pour fournir à une armée d'un million d'hommes, beaucoup d'adolescents parmi eux, quelques-uns de jeunes garçons de dix-huit à vingt ans, qui n'avaient rien à faire et pour lesquels il n'était pas possible de trouver de l'emploi; de simples enfants qu'on ne pouvait pas placer à la tête de troupes. A ce propos, il existe même au Parlement une condition particulière, puisqu'on voit des hommes en khaki qui, évidemment, ne sont pas au front. Au début de la session, j'ai été moi-même invité à être officier. Je n'aurais pas plus de chance aujourd'hui d'aller au front que de faire un voyage dans la lune.

Un DEPUTE: Très bien! très bien!

M. HUGHES (I.P.-E.): Je suis aussi capable que quelques-uns de nos collègues qui siègent en uniforme sur ces bancs et qui encaissent leur solde d'officier et leur indemnité parlementaire.

S'il faut en croire un relevé qui a été déposé sur le bureau, leurs femmes reçoivent également une allocation d'absence. Voilà une question qui mérite d'être étudiée. Va-t-on fixer quelques limites aux demandes qui s'adressent au crédit de la guerre? S'il y a en Angleterre 500 ou 600 officiers dont les noms sont sur le contrôle de leur corps et qui ne font rien, s'il y a assez d'officiers au Canada pour commander une armée de 1,000,000 d'hommes, qui tous sont portés sur le contrôle de leur corps, s'il y a même des gens qui siègent en uniforme dans cette Assemblée et qui n'ont pas la moindre perspective de jamais se rendre sur la ligne de bataille, qui le savent et qui n'ont jamais espéré d'y aller, mais qui n'en touchent pas moins leur solde, tandis que leurs femmes reçoivent une allocation de famille, peut-on raisonnablement supposer que, du moment que la population sera mise au courant de ces faits, elle souscrira aussi généreusement au Fonds patriotique si elle avait l'assurance que ces fonds sont administrés avec le soin, l'honnêteté et l'économie à avec lesquels on est en droit de s'attendre? Prise une par une, ces sommes sont peut-être insignifiantes, mais prise dans leur ensemble, elles constituent un joli total. Il existe nombre de faits qui devraient faire l'objet d'une enquête. Je vais vous citer quelques exemples pris sur le vif.

[M. J. J. Hughes.]

Lorsque le premier ministre affirme que le favoritisme n'existe pas au pays, il laisse voir qu'il n'est pas exactement renseigné sur la situation.

Il a déclaré, cet après-midi, que, autant qu'il le sache, le régime du favoritisme n'existe pas; il se peut que cette affirmation soit correcte, mais, je le répète, il n'est pas bien renseigné, car tout homme qui lira cette déclaration saura qu'elle n'est pas exacte. Les fournitures militaires comme les fournitures aux divers départements du service public, sont données à la clientèle politique. C'est le régime en vigueur dans ma province natale, et il en est de même, je le suppose, dans les autres provinces.

Une VOIX: Pas du tout.

M. HUGHES (I.P.-E.): Peut-être que non. Alors, tant mieux. Le népotisme politique ne devrait exister dans aucune des provinces de la Confédération. La population du Canada toute entière fait tout ce qui dépend d'elle, afin que la guerre actuelle se termine par la victoire des alliés. Les libéraux aussi bien que les conservateurs s'enrôlent sous les drapeaux, s'en vont sur le champ de bataille, sont prêts à verser leur sang et à sacrifier leur vie, en un mot à faire tout ce qui dépend d'eux pour obtenir la victoire; or, il ne devrait pas être question de favoriser la clientèle politique en pareilles circonstances. Du moment que le Premier ministre est décidé de jouer un rôle plus actif dans la surveillance des dépenses de la guerre, nous allons probablement voir la situation s'améliorer. J'ai entendu dire qu'un officier payeur de l'un des districts militaires de l'Ontario, dont les comptes furent déclarés inexacts, après audition, a été transféré en Angleterre avec le même grade et avec une solde encore bien plus élevée.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: De quel officier s'agit-il?

M. HUGHES (I.P.-E.): Ce renseignement nous sera fourni en temps et lieu (exclamations). Si j'ai bien compris, il appartient à une famille qui est apparentée au ministre de la Milice et de la Défense. Voilà la situation qui existe au pays. Il est temps qu'elle se modifie et qu'elle s'améliore pour le mieux, car toute la population de ma province natale, sait que les faits, que j'ai cités sont exacts, et je regrette d'avoir à faire ces observations. Nous avons le droit d'espérer que la situation va s'améliorer, du moment que le Premier ministre est

décidé de porter à ces questions plus d'attention qu'il n'a été en mesure de le faire par le passé.

M. COPP: Je n'ai pas l'intention d'occuper inutilement le temps de la Chambre, mais je désire faire quelques observations au sujet de la proposition en délibération relative aux crédits de la guerre pour l'année prochaine.

Au cours de mes remarques, je n'ai nullement l'intention d'assumer le rôle de critique ou de dire des choses désagréables ou inutiles relativement à la part que nous prenons à la guerre actuelle. Toutefois, je désire attirer l'attention du très honorable premier ministre qui dirige en ce moment l'administration du département de la Milice et de la Défense sur certaines questions qui, à mon sens, intéressent la population tout entière du pays et qui intéressent également le Gouvernement dont il est le chef.

On s'est étendu longuement, cet après-midi, sur des questions qui ont été signalées à l'attention de nos honorables collègues dans les différentes parties de la Puissance au sujet de la guerre.

Il est une critique en particulier qui a été soulevée en cette enceinte, ce soir, et que j'approuve de tout cœur; c'est celle qui a trait aux officiers recruteurs, puis d'exercer et de surveiller les soldats, dans les régiments en formation,—je n'irai pas jusqu'à dire par tout le Canada, car je ne sais pas si ces critiques peuvent être justifiées dans toutes parties du pays—mais je sais qu'elles sont parfaitement justifiées, relativement à ce qui s'est passé près de chez moi, dans les Provinces maritimes.

Nous savons qu'un très grand nombre de citoyens ont été nommés à des situations de responsabilité pour l'instruction des recrues et la formation des bataillons, sans que l'on se soit soucié de leurs capacités militaires. On fait le choix de ces hommes—je ne veux pas dire sans s'occuper s'ils sont aptes à remplir les fonctions qu'on leur assigne—mais cependant, je suis au courant de plusieurs cas, où l'on a choisi et placé à la tête de régiments des hommes qui ne possédaient pas la moindre expérience militaire, avant qu'ils n'eussent revêtu l'uniforme des troupes de Sa majesté; pourtant on a fait de ces hommes des capitaines et des quartiers-maîtres dans divers bataillons qui ont été formés dans les Provinces maritimes. Si je parle ainsi, ce n'est pas que j'ai quoi que ce soit contre aucun de ces hommes-là. Il se peut qu'ils soient animés des sentiments les plus patriotiques; mais, cela fait un mauvais effet sur la population; cela tend à créer une mauvaise impression sur les jeunes gens et sur les hommes d'âge mûr qui voudraient s'enrôler dans les rangs de l'armée canadienne que de voir qu'on choisit des officiers qui ne possèdent pas les aptitudes nécessaires.

On se place tout simplement à trois points de vue pour faire le choix des officiers: influence sociale, influence financière et influence politique. C'est là la méthode qui est généralement suivie lorsqu'il s'agit du choix des officiers dans les Provinces maritimes.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: A quelle catégorie appartiennent les officiers dont vous parlez?

M. COPP: Pardon?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je pensais que vous aviez parlé d'un certain nombre d'Italiens qui avaient été nommés officiers.

M. COPP: Pas du tout; j'ai dit "en levant des bataillons". Je n'ai jamais prétendu que des Italiens avaient été choisis comme officiers. Je doute fort que les Italiens disposent d'influences sociales ou politiques suffisantes pour justifier leur nomination à des grades supérieurs dans les bataillons ou a n'importe quel autre emploi.

M. DAVIDSON: Si j'ai bien compris, l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a un fils qui est officier dans un bataillon de la Nouvelle-Ecosse. A quelle influence doit-il d'avoir obtenu son grade?

M. COPP: Je ne saurais le dire; mais, si j'ai bien compris, ce jeune homme faisait partie de la milice canadienne depuis plusieurs années; il possédait donc assez d'expérience et il avait obtenu son certificat bien avant la déclaration de guerre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Vous faites donc quelques exceptions?

M. COPP: Certainement. Les assertions que je formule, ce soir, je les fais en toute sincérité. Je ne dis absolument que ce que je crois être la vérité et en tenant particulièrement compte du sentiment qui nous anime tous dans cette guerre. J'affirme donc que l'on n'a pas choisi de libéraux comme officiers, et je me plains que dans les Provinces maritimes on a nommé un grand nombre d'officiers sans expérience et qui ne sont pas plus aptes que moi à exercer les fonctions de majors, de capitaines ou de quartiers-maîtres, et pourtant je ne possède pas la plus légère expérience.

Mon honorable ami a parlé des punitions que l'on inflige aux soldats pour faute contre la discipline. Pour ma part, j'admire l'homme qui assume la plénitude de ses devoirs de citoyens et qui s'enrôle sous les drapeaux, s'en va au front et fait sa part dans la défense de l'empire. J'ai beaucoup d'admiration pour cet homme-là. Je suis d'opinion, toutefois, que nous ne pouvons soutenir une guerre comme celle-là ni rompre convenablement nos soldats aux exercices militaires sans avoir recours à une certaine discipline. Il faut donc de toute nécessité qu'il existe une discipline raisonnable, mais autant j'admire l'esprit de discipline, autant je déteste la fierté prétentieuse, chez les militaires, qui règne pourtant en maîtresse dans notre pays à l'heure actuelle. Parce qu'un citoyen se trouve être officier et à posséder un grade un peu plus élevé qu'un autre, il n'a nullement le droit d'abuser de l'autorité qu'il possède, comme le font un bon nombre d'officiers.

Les journaux ont rapporté les punitions qui ont été infligées à de simples soldats, et malheureusement ces rapports sont absolument véridiques.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: De quelle nature étaient ces punitions?

M. COPP: Il en a été question aujourd'hui; par exemple, on a suspendu un soldat par les bras.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député connaît-il d'autres exemples de cette nature?

M. COPP: Je n'ai pas d'exemple de même nature à citer. Mais je parle en connaissance de cause de la rudesse que certains officiers témoignent à l'endroit des simples soldats. Ce que je désire faire bien comprendre, c'est que très souvent les officiers traitent leurs soldats comme si ces derniers appartenaient à une classe inférieure à la leur. Or, nous sommes tous des citoyens du même pays, de sorte que le soldat appartient parfois à une aussi bonne famille et le sang qui coule dans ses veinnes vaut celui de l'officier qui a été choisi pour le commander, grâce à l'influence dont celui-ci dispose. Parce que cet officier possède quelque influence, ce n'est pas une raison pour qu'il maltraite ses soldats, et les foule aux pieds, comme la chose se pratique dans un bon nombre de camps militaires d'un bout à l'autre du pays.

Quant à ce crédit, il n'est pas un seul député qui soit heureux de le voter. En tous cas, il nous incombe, comme représentants du peuple, d'exiger que cet argent soit honnêtement et raisonnablement dépensé pour les fins auxquelles il est destiné. Les révélations faites devant le comité des comptes publics nous forcent nécessairement à conclure que tout l'argent voté pour la guerre depuis deux ans n'a pas été dépensé avec le soin voulu. Nous en avons eu maintes et maintes preuves, mais je signalerai plus particulièrement, ce soir, à mon honorable ami, un cas sensationnel survenu au Nouveau-Brunswick, tout près de chez moi, dans une localité que je connais très bien et qui fait partie du comté de l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes), mon excellent voisin. S'il faut en croire la population de ce comté et les journaux, on a, pour ne pas dire plus, absolument gaspillé, l'année dernière, une forte somme d'argent à préparer les cantonnements des soldats dans cette localité, et il faudrait certainement une enquête à ce sujet. Si l'honorable député de ce comté est d'un avis différent, il a nécessairement changé d'idée depuis qu'il a prononcé son discours au Forum, au sujet du favoritisme gouvernemental. J'ai ici un journal important du Nouveau-Brunswick, qui blâme sévèrement les dépenses faites en vue de procurer le logement aux soldats que l'on exerçait dans le comté de Cumberland en 1915. L'éditeur de ce journal est sérieux et digne de confiance sous tous rapports. Il doit avoir étudié cette question avec soin, et il est prêt à prouver la vérité de ses assertions, si l'on accorde l'enquête qu'il a demandée à plusieurs reprises. Je vais lire quelques-uns des griefs qu'il énonce. Mais je tiens à signaler, tout d'abord qu'on a acheté au loin, dans le comté de Hants, et fait rendre à Amherst, par deux chemins de fer, le bois employé à la construction de cet édifice, bien qu'il y ait du bois en quantité tout près du comté de Cumberland, sans compter qu'il y avait déjà, à Amherst, deux édifices publics, l'arsenal et l'édifice de l'exposition d'hiver, que l'on aurait pu utiliser pour loger les soldats. Quoi qu'il en soit, ces casernes ont coûté la somme extraordinaire de $25,000 ou $30,000, les soldats n'y ont séjourné que quelques mois, on a démoli l'édifice l'hiver dernier, et ils se sont réfugiés ailleurs.

En outre, est survenue la question des provisions de bouche, y compris le foin et l'avoine, car on avait aussi des chevaux à loger. Le premier ministre n'a pas entendu parler de listes de favoris, dit-il. Il n'en a pas nié l'existence, et c'est ce que je déplore. S'il eût assisté aux séances du comité des comptes publics, il eût entendu le directeur des adjudications déclarer sous serment qu'il y avait au ministère de la

Milice une liste de fournisseurs; qu'elle avait été dressée après l'élection de 1911 et que le ministère faisait ses achats par l'entremise des amis dont les noms y figuraient. S'est-il trompé? Je l'ignore et ne suis pas en état de le contredire; mais ce que je puis affimer, c'est que, s'il ne sait pas qu'il existe des listes de favoris, il ne sait pas non plus ce qui se passe dans les différents comtés où l'on achète des provisions et fournitures pour les troupes. Je sais, moi, ce qui se passe dans ma région.

M. MORPHY: L'honorable député veut-il dire que ces fournitures ne sont pas toutes achetées par adjudication sur soumissions?

M. COPP: Non, elles ne sont pas achetées sur soumissions. En outre, dans certaines localités, le favoritisme n'est pas seulement restreint au parti conservateur, mais aux amis plus intimes de ce parti, à l'exclusion des conservateurs ordinaires, et il n'est permis qu'à un petit nombre de favoris de soumissionner. Ainsi, monsieur le Président, vous seriez surpris d'apprendre que la fourniture du charbon, à Amherst, a été adjugé à un marchand d'huîtres et de crème à la glace qui, jamais de sa vie, ne s'était occupé de charbon. Voilà le grief énoncé par le journal que je tiens à la main. Je lirai, à ce sujet, certains passages d'un long article:

On trouvera dans la déclaration ci-jointe un résumé des dires qui circulent, non seulement à Amherst, mais ailleurs dans les Provinces maritimes et qui semblent justifier l'institution de l'enquête parlementaire ou spéciale que l'on demande.

* * * * * * * * * *

On trouve la somme de $7,355 au nombre de celles que l'on a payées pour du bois acheté de la Brooklyn Lumber Company, de Brooklyn (N.-E.), dont M. E. N. Rhodes, député fédéral, serait président, et le sénateur Currie, directeur, dit-on. Ce bois, en grande partie de la mauvaise pruche, paraît-il, fut amené de Brooklyn, comté de Hants, par le chemin de fer de Midland jusqu'à Truro, et de là par l'Intercolonial jusqu'à Amherst. On l'aurait chargé à une distance de 75 milles au delà de la frontière de Cumberland, un comté qui est pourtant reconnu comme un de ceux qui produisent le plus de bois. Pourquoi cela? Les noms ci-dessus mentionnés le disent-ils assez?

On a payé à la Canadian Car and Foundry Company, pour le chauffage et l'éclairage de l'édifice, $2,000; pour la plomberie, $2,360; pour fourneaux de cuisine, $1,380, et incidemment, $1,663 au conducteur des travaux, qui n'était ni charpentier ni constructeur, mais tout simplement ami plus intime du parti conservateur. Il n'a travaillé que cinq ou six semaines, et personne ne pouvait obtenir le certificat d'un seul jour d'ouvrage que par l'entremise du comité des faveurs.

* * * * * * * * *

On dit que jamais il ne fut demandé de soumissions par voie des journaux, et que l'on a commis la farce de n'en demander que privément.

Même cette sorte de soumissions ne pouvait être acceptée, dit-on, qu'à un seul bureau, et être accordée qu'aux amis intimes, de la bonne marque politique.

Ainsi, un commerçant de foin important d'Amherst, qui était libéral, a cherché à obtenir une commande pour foin destiné aux chevaux, et on lui a répondu que le prix de $17.00 la tonne était excessif, confinait au vol de grand chemin, et que, dans tous les cas, il ne pouvait obtenir de commande, parce qu'il n'était pas de la bonne nuance politique. Or, une semaine plus tard, on adjugeait la commande à un ami intime, à raison de $21.00 par tonne.

Une des principales maisons d'Amherst pour la fourniture de la viande, ayant désiré obtenir une commande relativement à la fourniture du bœuf, manqua de l'obtenir parce que un des membres de cette compagnie, qui avait fortement appuyé M. Rhodes à la dernière élection, ne figurait pas au nombre des amis intimes. En dépit de ses requêtes réitérées, un des intimes lui répondit qu'il fallait adjuger la commande à raison de 11 cents la livre, mais à quelques jours de là, la fourniture était adjugée à raison de 14 cents à celui-là même qui avait obtenu la commande du foin. Cet homme conclut avec la Harris Abattoir Company, d'Hamilton, Ontario, un marché en vertu duquel celle-ci devait lui fournir le bœuf dont il avait besoin, à raison de 10 cents et demi la livre, livrable à Amherst. Comme on en a consommé entre 1,500 et 2,000 livres par jour, le profit réalisé sur le bœuf seulement a représenté entre $52,50 et $70.00 par jour.

Il y a, à Amherst, plusieurs grandes boulangeries. Or, bien que leurs propriétaires eussent fortement travaillé en faveur de M. Rhodes à la dernière élection, et dépensé leur temps et leur argent dans son intérêt, ils furent ignorés parce qu'ils étaient en dehors du cercle des intimes. La commande fut adjugée à un épicier en gros.

La fourniture des légumes fut adjugée à ce même épicier en gros, à un prix extravagant, bien qu'il ne fût pas commerçant de légumes et qu'il dût passer la commande à un sous-traitant qui était au nombre des amis moins intimes faisant partie du cercle.

La fourniture du charbon fut adjugée, sans soumissions, au propriétaire d'un débit d'huîtres et de crème à la glace qui ne s'était jamais occupé du charbon; mais le prix qu'il reçut était, pour le moins, encourageant.

Ces déclarations fussent-elles inexactes, il faudrait quand même faire une enquête, car elles circulent dans le pays, et si elles ne sont pas conformes à la vérité des faits elles sont de nature à causer une grave injustice à ceux qui ont charge de ces affaires. D'un autre côté, la population est très chatouilleuse au sujet des dépenses faites pour les fins de la guerre; elle ne fera peut-être aucun cas d'un écart de quelques piastres, mais quand elle se sent guettée à tous les coins de rue pour souscrire aux bonnes œuvres se rattachant à la guerre—ce qu'elle fait d'ailleurs généreusement—et qu'on vient lui dire que son

argent est gaspillé par suite du favoritisme injuste dont jouissent les amis du Gouvernement, elle s'indigne des avantages exorbitants que certaines gens retirent de la guerre pendant qu'elle fait des sacrifices. Elle veut que l'argent voté au Gouvernement pour les fins de la guerre soit dépensé avec le plus grand soin. Le premier ministre a déclaré, cet après-midi, qu'il ne connaissait pas de liste de fournisseurs d'après laquelle le ministère de la Milice faisait acheter les provisions dont il avait besoin. Laissant de côté le passé, si malheureux qu'il ait pu être, je demanderai au premier ministre de voir à ce que le régime de la faveur soit aboli, relativement à la dépense de l'argent qui va être voté en vertu de ce projet de résolution. J'ai cru devoir signaler au comité certains cas où l'on a trouvé que l'argent destiné aux fins de la guerre avait été dépensé d'une façon extravagante. J'espère qu'à l'avenir on prendra plus de soin et qu'on saura mieux justifier les dépenses que l'on va faire que celles que l'on a déjà faites.

M. RHODES (Cumberland): Je me serais attendu à ce que l'honorable député de Westmoreland (M. Copp) qui a fourni une carrière dans le public de vingt ou vingt-cinq ans, m'aurait fait part de son intention d'amener dans le débat des questions concernant la circonscription de Cumberland que j'ai l'honneur de représenter, vu surtout qu'à titre de président des comités de la Chambre il ne m'est pas permis de prendre une part active aux débats. Dans des circonstances ordinaires, je me serais certainement abstenu de prendre la parole, mais il ne m'était pas possible de rester tranquillement à mon fauteuil de président et d'écouter sans protester des assertions inconsidérées, injurieuses et absolument erronées, ainsi que je me propose de le démontrer. Je ne pourrai pas appuyer mes dires sur des documents authentiques, car je ne les ai pas actuellement sous la main. Je les aurais, si j'eusse été averti que j'aurais à répondre à ces accusations.

Mon honorable ami me permettra de lui dire qu'il a été entièrement mal renseigné. Au début, on a peut-être mis trop d'empressement à demander des soumissions, car les troupes ne sont pas arrivées aussitôt qu'on s'y attendait. A cette date, un officier du service de ravitaillement est venu me trouver et m'a remis des formules de soumissions en me demandant de les adresser aux différents fournisseurs de ma circonscription. Je tiens à rapporter exactement ce qui s'est passé. Je lui ai demandé spécialement si c'était ainsi que les choses se faisaient dans le département et il m'a répondu que c'était la méthode suivie depuis plusieurs années. Je prends l'entière responsabilité de la manière dont ces formules de soumissions ont été distribuées. Tenant compte du système établi, j'ai vu à ce que ces soumissions fussent adressées à mes amis politiques et non à mes adversaires. Je n'entends pas défendre un système que je déplore autant que tout autre. Je considère cette manière de distribuer les faveurs et les entreprises publiques, comme un chancre qui ronge la pays, et je suis prêt à contribuer de toutes mes forces à le faire disparaître. Quoi qu'il en soit, c'est le système établi et j'ai vu à ce que les soumissions fussent adressées à mes partisans politiques. Les honorables membres de la gauche auraient agi absolument de la même manière; c'est exactement ce qu'ils ont fait par le passé. Cela ne veut pas dire que j'approuve ce système et, en plusieurs occasions, j'ai longuement discuté cette question avec quelques-uns des principaux fonctionnaires du département de la Milice.

A l'exception des quelques fournitures concédées dès le début, toutes les autres commandes faites dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ont été concédées à l'enchère publique. Comme preuve, je dirai que celui que l'honorable député de Westmoreland a mentionné comme ayant été évincé, en premier lieu, est actuellement le fournisseur de la viande à Amherst; il a été un de mes adversaires acharnés, à la dernière élection, mais je ne lui en fais pas un crime. Je n'ai eu absolument rien à faire, directement ou indirectement, avec la concession des fournitures dans le comté de Cumberland, sauf dans le premier cas que j'ai mentionné. Nous avons eu des troupes dans la ville de Springhill, pendant plusieurs mois, et j'affirme à mon honorable ami de Westmoreland que je ne connais pas le nom d'un seul fournisseur dans cette ville.

A la demande de la commission de l'approvisionnement, qui n'avait pas reçu assez de réponses aux avis affichés dans des endroits publics à Springhill, je lui ai fourni une liste de tous les marchands de la ville, libéraux comme conservateurs. Ce qui a été fait pour Springhill, l'a été également pour Amherst; j'ignore entièrement quels sont les fournisseurs actuels de l'armée, à Amherst. J'ai su qui fournissait la viande, à la suite de certaines circonstances qui ont nécessité une enquête. Je n'ai été consulté en aucune manière, concernant la concession des four-

nitures et je crois sincèrement qu'elles ont été concédées à l'enchère et au plus bas soumissionnaire.

Mon honorable ami a réussi à provoquer l'hilarité de quelques députés de la gauche en disant qu'une fourniture de charbon a été accordée à un marchand de crème à la glace qui n'avait jamais vendu de charbon de sa vie. A ma connaissance personnelle, ce vendeur de crème à la glace a été commerçant de charbon pendant au moins dix ans. Actuellement, il vend du charbon aux citoyens d'Amherst et il fait ce commerce depuis nombre d'années. Parce qu'un homme vend de la crème à la glace ou une marchandise quelconque, ce n'est pas une raison pour qu'il ne vende pas de charbon.

Il me semble que la seule question importante c'est de savoir si le charbon était de bonne qualité et si les prix étaient raisonnables.

L'honorable député de Westmoreland s'est aventuré sur un terrain dangereux lorsqu'il a entrepris de discuter la question de la fourniture du bois de construction. Il n'a pas dit au comité que ce bois a été fourni par la compagnie dont je suis le président et dont je possède un cinquième des actions. Je n'ai pas d'intérêt à le cacher. C'est une chose bien connue que, depuis longtemps, je fais le commerce du bois. J'ai été certainement heureux d'apprendre qu'une commande avait été accordée à la compagnie dont je suis le président, mais je n'en ai été informé qu'après la conclusion du marché. Parce que je suis membre du Parlement, ce n'est pas une raison pour qu'une compagnie avec laquelle j'ai des relations d'affaires soit privée de son privilège de faire des affaires légitimes, pourvu que ses prix soient raisonnables. Je n'en dirai pas davantage sur ce point et je me bornerai à déclarer que, dans mon opinion, le bois fourni était de bonne qualité et qu'il a été vendu à des prix raisonnables. Le département était obligé d'acheter de cette compagnie parce qu'il lui fallait une grande quantité de bois séché à l'air, à une saison de l'année où les scieries ont vendu tout leur approvisionnement.

Je ne puis pas parler des autres circonscriptions avec lesquelles je n'ai rien eu à faire, mais, pour éviter tout malentendu, je déclare positivement que dans la circonscription de Cumberland, toutes les fournitures ont été concédées à l'enchère publique, sans qu'il fût tenu compte des opinions politiques des soumissionnaires. Je suis convaincu que l'honorable député de Westmoreland n'aurait pas parlé comme il l'a fait, s'il n'avait pas constaté dans les tribunes de la Chambre la présence d'un des plus importants libéraux de mon comté. C'est probablement ce visiteur qui a poussé mon honorable ami; il voulait pouvoir raconter, en retournant chez lui que Rhodes se faisait dire de dures vérités dans la Chambre des communes. Il existe dans mon comté un journal fondé exclusivement pour des fins de parti, le "Amherst Guardian"—un journal libéral, dans la force du mot. Cette feuille publiée dans mon comté même, n'a rien dit de ce qu'a publié le journal cité par l'honorable député. Ces accusations sont portées par un journal publié dans le comté de mon honorable ami, à 50 milles de la ville que j'habite. Un journal de mon comté n'oserait pas publier de pareilles choses.

Au cours de ses remarques, ce soir, l'honorable député paraissait vouloir laisser entendre que les moyens de faire une enquête lui sont refusés. Ignore-t-il que le premier ministre a fait une chose qui n'a jamais été faite au Canada, ni même dans aucune possession britannique, autant que je sache? Il a institué une commission royale, une commission ambulante, qui parcourt le pays en tous sens et invite qui que ce soit à porter des plaintes contre le Gouvernement. Cette commission est venue siéger dans la Nouvelle-Ecosse et j'ai moi-même fait publier dans un journal ministériel d'Amherst, le "Daily News", un article invitant tous ceux qui avaient des accusations à porter, à se présenter devant cette commission. Quelqu'un s'est-il présenté? Pas du tout. Mon honorable ami paraît aussi oublier que nous avons ici un comité des comptes publics. Rien ne lui est plus facile que d'ouvrir une enquête sur ces différentes questions et il peut être certain que je me ferai un plaisir de lui apporter mon concours. S'il y a quelque chose de répréhensible dans la manière dont les affaires publiques ont été administrées dans ma circonscription, je tiens à le savoir, non pas pour des raisons personnelles, mais dans l'intérêt public. Je répète que si mon honorable ami veut soulever cette question devant le comité des comptes publics, je l'aiderai de toutes mes forces; je désirerais beaucoup faire le jour sur toute cette affaire.

Les premières troupes qui sont arrivées à Amherst ont été casernées dans le bâtiment de la Canada Car and Foundry Company. Je n'ai aucun intérêt dans cette compagnie; je ne possède pas une seule de ses actions et pas un membre de ma famille n'y possède le moindre intérêt. Je ne suis,

ni directement ni indirectement, intéressé dans cette entreprise, mais je dirai, en passant, que je suis l'avocat de la compagnie. Je désirais la présence de troupes à Amherst pour des raisons particulières. A la suite de la crise industrielle, de grands bâtiments dans lesquels on pouvait loger des troupes, étaient inoccupés et la présence d'un régiment dans la ville, à cette époque, aurait été un grand avantage pour la localité. Amherst est aussi une ville d'une certaine importance stratégique, puisque, géographiquement, elle est le centre des Provinces maritimes.

Les autorités militaires à Halifax se sont réjouies de voir les troupes se rendre à Amherst, et j'ai été bien aise d'y prêter la main. Elles ont pu se servir des constructions de la Canada Car and Foundry Company sans qu'il en coûtât un seul dollar. La compagnie exigea le remboursement des dépenses qu'elle avait dû faire, mais elle ne demanda pas de loyer. Les taux d'assurance, qui étaient favorables, ont été élevés, et la compagnie a demandé à l'Etat de solder la différence entre le taux en temps ordinaire et le taux qu'elle doit payer par suite de l'occupation de ses bâtiments par les troupes.

M. COPP: L'honorable député sait-il ce qu'il a fallu dépenser pour mettre ces bâtiments en bon état.

M. RHODES: A peu près $26,000, je crois. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami doit le savoir, car cela a fait l'objet de différentes questions de sa part et de la part d'autres députés à cette session et à la session précédente. Mais il ne faut pas perdre de vue que, bien que le pavillon de l'exposition d'hiver eût pu servir aux troupes à ce moment-là, les autorités militaires décidèrent de ne pas l'utiliser parce qu'on se préparait à y loger le 22e bataillon canadien français, qui vint de Québec, ainsi que le 6e carabiniers à cheval, et pour ce dernier, il fallait une construction où l'on pouvait aménager 750 compartiments pour recevoir les chevaux. Le pavillon de l'exposition d'hiver n'était pas assez grand pour loger les deux régiments. Si l'on s'en était servi, il n'aurait pu recevoir qu'un régiment. Il n'y avait pas à moins d'un mille de distance du pavillon de l'exposition d'hiver de construction pour loger les chevaux, et vu qu'il y avait à 50 ou 60 pieds deux bâtiments qui formaient partie des usines de la Canada Car and Foundry Company, l'un servit aux hommes et l'autre aux chevaux.

[M. Rhodes.]

Ainsi, les autorités militaires furent alors obligées de faire choix des bâtiments de la Canada Car and Foundry Company. Cette année, elles se sont servi du pavillon de l'exposition d'hiver parce qu'il n'y avait pas de chevaux à loger et que le pavillon était bien propre à recevoir les hommes. De plus, il appartenait à la ville d'Amherst qui n'a pas exigé de loyer, tout en promettant de le mettre à l'usage de l'Etat jusqu'à la fin de la guerre. En cessant de caserner les troupes dans les bâtiments de la Canada Car and Foundry Company, l'Etat n'a pas subi de pertes. A vrai dire, il économisera quelque chose, même si l'on tient compte de l'aménagement du pavillon, parce que le supplément de prime, le salaire des gardiens, et d'autres dépenses du même genre, auraient fait ce qu'il aurait en plus à payer pour continuer à occuper les bâtiments de la Canada Car and Foundry Company que pour enlever l'ameublement, le transporter à Aldershot et le faire servir aux fins militaires. Qu'on me permette de faire observer que, s'il a fallu dépenser près de $26,000 pour caserner les troupes dans les bâtiments de la Canada Car and Foundry Company on y a logé tout un régiment d'infanterie, un escadron de cavalerie, et de plus, 750 chevaux; que le pavillon de l'exposition d'hiver, qui a été aménagé cette année, a été mis en état de recevoir un régiment d'infanterie seulement. Si mon honorable ami examine les rapports qu'il a sous les yeux, il s'apercevra que l'aménagement du pavillon cette année pour un seul régiment a coûté plus cher que l'aménagement des bâtiments destinés à recevoir, l'an dernier, un régiment d'infanterie, un escadron de cavalerie et des chevaux, tout ensemble. Ainsi, il n'a pas à se réjouir à l'idée que l'Etat a dépensé une grosse somme d'argent dans les bâtiments qui appartiennent à la Canada Car and Foundry Company.

Je me demande si j'ai couvert tout le terrain de la discussion que l'honorable député a soulevée, mais c'est mon désir. Je ne cherche pas à éviter le moindre détail, et s'il est des questions que mon honorable ami veut mettre sur le tapis, je serai bien aise qu'il le fasse.

L'honorable député a critiqué l'adjudication d'une fourniture de foin et de fourrage. Tout ce que je puis dire, c'est que j'ai été la cause de cette adjudication. Etant l'une des premières, elle a eu lieu de la manière que j'ai indiquée. J'ai fait en sorte que cette fourniture fût adjugée à l'un des cultivateurs les plus solvables et

les plus estimables de la circonscription, à un homme en qui j'ai une confiance absolue. L'honorable député a critiqué les prix, mais il s'est bien gardé de dire au comité que l'Etat n'a pas acheté une livre de foin, pour ne pas parler de plusieurs centaines de tonnes, si bien que ce cultivateur a perdu un peu plus de $1,000 sur cette fourniture. Il y a plus d'un an que j'importune le département de la Milice et que je le supplie de bien indemniser cet individu de la perte qu'il a subie sur cette fourniture. J'espère d'avoir convaincu que ce fournisseur a une juste réclamation. J'espère aussi que celui-ci sera remboursé d'une partie de ce qu'il a perdu. Loin d'avoir réalisé un bénéfice sur la commande, il a perdu la somme que j'ai mentionnée. Mon honorable ami a dit aussi qu'un libéral marquant a appris qu'il ne pouvait pas avoir de commandes parce qu'il était libéral. Je voudrais savoir qui a fait cette assertion; j'aimerais connaître son nom.

M. COPP: J'ai lu cela dans le journal.

M. RHODES: Oui, mais près des trois quarts de ce que vous avez lu dans les journaux ne sont pas vrais.

M. COPP: C'est possible.

M. RHODES: Et l'autre quart, bien que solide en apparence, reposait sur une base d'argile; il y avait une très faible dose de vérité dans les nouvelles que l'honorable député a apprises par les journaux. Je ne crois pas devoir abuser davantage des instants du comité, si ce n'est pour dire qu'il ne sert de rien de faire des déclarations en l'air devant la Chambre. Si l'honorable député a des motifs de croire qu'il y a quelque chose de répréhensible dans l'adjudication des fournitures, il a un recours et il peut s'en donner à cœur joie au comité des comptes publics. De même que le représentant de Westmorland (M. Copp), je serai bien aise qu'une enquête ait lieu sur ces différentes affaires.

M. COPP: L'honorable député nous a mis dans ses secrets au sujet de l'adjudication des fournitures pour le comté de Cumberland. Si j'étais tenu de donner avis de mon intention de soulever cette question, je m'excuse de ne pas l'avoir fait; mais je ne savais certainement pas qu'il était d'usage de donner avis de la discussion d'une affaire de si mince importance. Si j'ai mis celle-ci sur le tapis, ce n'est pas que je fusse animé de la moindre animosité. L'honorable député et moi, nous avons toujours été de bons amis et j'espère que nous le demeurerons. Ainsi que je l'ai dit en commençant, j'ai soulevé cette question parce qu'elle m'avait été signalée par un journal très estimable du comté de Westmoreland (N.-B.). Sous le rapport de la fortune et à tous les égards, le rédacteur en chef de ce journal peut soutenir toutes les accusations qu'il porte au sujet de la gestion des affaires publiques. J'ai ouvertement déclaré que je tenais ces renseignements du journal qui les avait publiés, et que je les signalais au premier ministre parce que, s'ils sont vrais, c'est une honte et un déshonneur de gaspiller ainsi l'argent dans l'exécution des travaux dans le comté voisin de Cumberland.

Je dois dire à mon honorable ami que, si cette nouvelle n'est pas vrai, il faut la démentir parce qu'elle provoque beaucoup l'attention dans la localité et qu'elle y nuit grandement au ministère et au recrutement. Le représentant de Cumberland (M. Rhodes) a pris la parole pour déclarer qu'il détruirait cette affirmation et prouverait que ce que j'avais dit était une pure invention. Qu'il me soit permis de lui dire que, dès qu'il a ouvert la bouche, il a avoué la vérité de l'accusation que je portais.

M. RHODES: Je suppose que l'honorable député veut être juste. J'ai dit que, d'après l'usage qui avait autrefois cours au département de la Milice, des fournitures ont été adjugées il y a plus d'un an. De quelle date est le journal dont l'honorable député a cité un extrait?

M. COPP: L'article a trait au logement des soldats en 1915.

M. RHODES: J'ai déclaré que depuis plus d'un an les entreprises dans ma circonscription ont été adjugées sur soumissions publiques. L'honorable député n'en souffle pas mot.

M. COPP: Que mon honorable ami prenne patience et j'en parlerai. Je veux faire quelques commentaires sur sa déclaration portant que mes paroles étaient absolument dénuées de fondement. Il a avoué avoir donné lui-même à ses propres amis politiques, et sans soumissions, ces commandes de foin et l'entreprise de ravitailler le camp. Ce sont là ses propres paroles.

M. RHODES: La première entreprise a été adjugée sur soumissions, mais les soumissions n'ont pas été demandées par la voix des journaux. Elles n'ont pas été publiées, mais les entreprises ont été adjugées sur soumissions.

M. COPP: J'admets, comme le dit l'honorable député, que l'on a fait soumission-

ner l'entreprise, mais ses amis politiques sont les seuls que l'on a invités à faire des offres.

M. RHODES: Oui, la première fois.

M. COPP: C'est précisément ce que je disais, et le journal prétend simplement que c'est cela que l'on a fait en premier lieu. Après avoir dit que les entreprises ont été adjugées après appel de soumissions, mon honorable ami cherche à s'excuser en alléguant qu'on en avait fait autant sous l'ancien gouvernement.

M. RHODES: J'ai dit que tel était l'usage au ministère; je n'ai pas parlé du gouvernement.

M. COPP: En disant que tel était l'usage au ministère, l'honorable député joue sur les mots. Autrefois, quand le ministère faisait des appels de soumissions, on était en temps de paix. Je vais un peu plus loin; je le demande à mon honorable ami, l'allégation que cet usage-là prévalait au ministère de la Milice sous le régime libéral constitue-t-elle une excuse suffisante? Cet usage, il reconnaît qu'il était détestable; il admet l'avoir fait disparaître, et, parce que je signale le fait à l'attention du comité, il me reproche de faire une assertion dénuée de fondement. J'en appelle au comité sur ce point. Je le demande à l'honorable député, je le demande au pays tout entier: le représentant de Cumberland n'a-t-il pas reconnu la parfaite exactitude des allégations du journal dont j'ai cité des extraits?

M. RHODES: Le langage de l'honorable député, si les journaux le reproduisaient demain, pourrait donner à penser qu'au lieu de recourir à l'adjudication au rabais et d'adjuger les entreprises après appel de soumissions, le Gouvernement actuel s'arrange de façon à favoriser ses amis, ce qui est tout à fait contraire à la vérité.

M. COPP: C'est ce que nous verrons. Je ne veux ni faire tort à mon honorable ami ni permettre aux journaux de publier quoi que ce soit de contraire à la plus rigoureuse exactitude. J'ai donné lecture de certains extraits d'un article du "Moncton Transcript" portant entièrement sur le logement des soldats pendant l'hiver de 1915, et mon honorable ami reconnaît qu'à cette époque-là les entreprises avaient été adjugées à de ses amis politiques qui avaient été invités à les soumissionner. Sur ce point, nous sommes d'accord. L'honorable député affirme maintenant qu'il a changé le mode d'adjudication.

M. RHODES: Je n'ai pas dit que je l'ai moi-même changé.

M. COPP: Qu'on l'a changé.

M. RHODES: C'est cela.

M. COPP: Je suppose que mon honorable ami n'a pas été étranger à ce changement, et qu'il a dû le conseiller. L'a-t-il approuvé ou conseillé?

M. RHODES: Je l'approuve sans réserve.

M. COPP: Mon honorable ami n'ose pas dire qu'il l'a conseillé; il se contente d'avouer qu'il l'approuve. Je n'ai pas parlé de ce qui s'est passé dans le cours de l'hiver dernier. L'honorable député avoue que l'ancien système n'est plus en honneur dans le comté de Cumberland; j'en suis fort aise. Mais s'il prend plaisir à jouer sur les mots, il ne doit pas oublier que les faits sont immuables. Il ne sait pas, déclare-t-il, un seul particulier de Springhill qui fournisse des vivres aux soldats cantonnés dans cette ville; est-ce à dire que le comité par lui chargé de distribuer les faveurs ministérielles n'en connaît point?

M. RHODES: Tout d'abord, il n'existe pas de comité semblable à Springhill. En deuxième lieu, je serais bien surpris, je le dis sincèrement, d'apprendre qu'un de mes amis politiques a exercé la moindre influence sur l'adjudication des entreprises à Springhill, où chacun, libéraux aussi bien que conservateurs, a été admis à soumissionner les fournitures. Vraiment, je le répète, je serais fort étonné si l'on me disait que les entreprises n'ont pas été invariablement adjugées aux plus bas soumissionnaires.

M. COPP: Vous ne répondez pas à ma question.

M. RHODES Faites-là de nouveau; je tâcherai d'y répondre. Je croyais y avoir répondu.

M. COPP: Vous avez parlé de ce qui était à votre connaissance.

M. RHODES: Je ne saurais aller plus loin que cela. Que pourrais-je dire de plus?

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable député veut dire que vous pourriez peut-être en savoir un peu plus long.

M. COPP: L'honorable député dit qu'aucun cas particulier n'est venu à sa connaissance, et je veux bien le croire; mais il se passe probablement dans son comté bien des choses dont il ne sait rien. Me permettra-t-il de lui demander s'il n'y existe pas de comité

chargé de distribuer les faveurs ministérielles?

M. RHODES: Il n'y en existe pas, il n'y en a jamais existé.

M. COPP: Il n'y a personne pour intervenir au nom de l'honorable député?

M. RHODES: Il m'arrive tous les jours de me consulter avec mes amis sur des choses qui intéressent ma circonscription, mais sont absolument étrangères à la distribution des faveurs politiques.

M. COPP: L'avocat que mon honorable ami a pour associé ne s'est-il pas occupé de la distribution de ces faveurs dans son comté?

M. RHODES: Sans doute.

M. COPP: En langage ordinaire, mon honorable ami ne dirait-il pas qu'en son absence c'est son associé qui était dispensateur des faveurs ministérielles? Je veux me montrer parfaitement loyal. L'honorable député prétend qu'il n'y a pas de dispensateur des faveurs ministérielles dans le comté de Cumberland; eh bien! j'habite non loin de ce comté-là, j'y suis allé et j'y ai causé avec ceux-là mêmes qui se donnent pour les dispensateurs de ces faveurs.

M. RHODES: Avec qui?

M. COPP: Avec l'associé même de mon honorable ami.

M. RHODES: Se faisait-il passer pour le dispensateur des faveurs politiques?

M. COPP: Oui. N'est-ce pas exact? L'honorable député prétend-il que cet homme-là ne distribue pas ses faveurs?

M. RHODES: Je ne sais à quoi il peut bien servir de m'accabler ainsi de questions sur mes rapports avec cet homme. Je dois dire tout d'abord qu'il n'est pas mon associé. L'honorable député veut sans doute parler de celui qui fut mon associé?

M. COPP: A venir jusqu'à tout récemment.

M. RHODES: Jusqu'au commencement de l'année. Avec lui je ne me suis pas consulté plus souvent qu'avec aucun autre de mes commettants, et je ne sache point qu'il ait eu à s'occuper de la distribution des faveurs ministérielles. Je ne crois pas que l'on ait pris son avis sur une seule des adjudications. Je veux user de bonne foi envers mon honorable ami. Or, voici ce qui en est: c'est la commission des achats de guerre qui adjuge les entreprises, et je serais fort surpris d'apprendre qu'elle a pris l'avis de quelqu'un sur l'adjudication de ces entreprises. Elle ne s'est pas même consultée avec moi; or, s'il est quelqu'un dont elle aurait pu prendre le conseil, c'est bien moi. La seule fois où je suis venu en rapport avec elle, c'est, je le répète, lorsque je dus, vu l'insuffisance de la réponse à l'appel de soumissions, lui remettre la liste complète des marchands de Springhill.

M. COPP: Mon honorable ami n'a pas encore réussi à faire naître en moi ni dans l'esprit des membres du comité la conviction qu'à venir jusqu'à tout récemment, cet homme-là ou quelque autre personne n'était pas chargé de la distribution des faveurs politiques.

M. RHODES: Je le répète, je ne crois pas que l'on se soit jamais consulté avec M. Sterne sur l'adjudication des entreprises en question.

M. COPP: La réponse est insuffisante; reportons-nous aux faits. Je fonde mon dire sur la connaissance que j'ai du comté de Cumberland et sur les renseignements que j'ai recueillis. Je me suis trouvé en relations d'affaires avec M. Sterne. Mon honorable ami ne tentera assurément pas de nous faire croire qu'il ne s'en est pas remis à quelqu'un du soin de discuter les faveurs politiques dans le comté de Cumberland.

M. RHODES: Nous avons discuté les achats faits par le ministère de la Milice. Il ne se passe guère de jour que je ne me consulte avec M. Sterne sur les nominations à être faites dans mon comté. Aujourd'hui, j'ai conseillé la nomination à l'emploi de facteur à Amherst d'un soldat revenu de la guerre. Des convictions religieuses et politiques de cet homme, je ne sais absolument rien. J'ai demandé par dépêche à M. Sterne s'il jugeait capable de remplir l'emploi, et il m'a donné une réponse affirmative par la même voie. Cet homme, je le connais depuis de longues années, mais je ne sais quelles sont ses convictions en matière religieuse et politique.

M. COPP: Cela ne prouve-t-il pas précisément que M. Sterne est, comme je le prétends, le dispensateur des faveurs politiques, et que c'est de lui que mon honorable ami prend conseil chaque fois qu'il y a une nomination à faire? C'est à lui qu'il s'adresse au moment de faire nommer ce facteur; il ne pouvait rien faire avant d'avoir pris l'avis de M. Sterne. Je ne blâme personne, mais j'ai toute raison de

penser que M. Sterne avait constaté que la nomination récemment faite à Amherst serait fort agréable au représentant du comté. Au dire de mon honorable ami, toutes les entreprises sont depuis quelque temps adjugées aux plus bas soumissionnaires.

M. RHODES: Je le crois.

M. COPP: Si c'est bien le cas, je tiens à féliciter l'honorable député d'avoir obtenu un tel résultat en ce qui concerne les fournitures de guerre; car s'il est des dépenses qui doivent plus que les autres rester étrangères au régime des faveurs politiques, ce sont bien celles que la guerre actuelle occasionne.

Mon honorable ami semble vouloir faire croire au comité que parce qu'il n'y a pas eu de foin d'acheté, ma déclaration est entièrement inexacte. J'ai dit au comité, quand j'abordai ce sujet, qu'on s'attendait de loger des chevaux à cet endroit et on donna des commandes de foin. Je n'ai pas cherché à tromper le comité en disant qu'on avait acheté du foin, parce que je savais le contraire. Je savais même que mon honorable ami avait eu à se défendre des importunités de ses amis qui voulaient s'indemniser de leur perte pour n'avoir pas reçu de commandes de foin et d'avoine. Mais il n'en reste pas moins vrai qu'on a donné une commande de foin au prix de $21 la tonne à Amherst, comme en convient mon honorable ami.

M. RHODES: Je ne l'ai pas reconnu; je n'ai absolument rien dit quant au prix.

M. COPP: Le prix n'était-il pas de $21 la tonne?

M. RHODES: Il peut se faire; je n'ai pas les chiffres devant moi; mais je n'ai pas mentionné de prix.

M. COPP: On a dit qu'il était de $21 la tonne, et si mon honorable ami l'ignore, nous pouvons assurément tenir pour vrai que c'était le prix stipulé pour le foin. Mon honorable ami sait tout aussi bien que moi qu'à ce moment-là $21 la tonne pour du foin était de $3 à $4 au-dessus du prix courant.

M. RHODES: Je n'en sais absolument rien.

M. COPP: Alors je me permettrai de renseigner mon honorable ami. Vingt et un dollars la tonne représentait de trois à quatre dollars de plus que le plus haut prix accordé aux cultivateurs. Il dit qu'il a fait lui-même accorder cette commande à ses propres partisans à $21 la tonne, parce qu'on s'attendait à se servir d'une grande quantité de foin pour les chevaux et les remontes qu'on allait loger à cet endroit, au cours de l'hiver. Le principe que je veux poser et que je voudrais faire saisir au premier ministre, c'est qu'en utilisant ces crédits de guerre, il doit servir à écarter tout favoritisme politique et à empêcher pour les achats de guerre, les paiements de prix excessifs aux partisans du Gouvernement.

Mon honorable ami va jusqu'à prétendre qu'en faisant ces remarques je visais un libéral bien connu d'Amherst qui se trouve dans la Chambre. C'est la première nouvelle que j'ai de la présence ici d'un libéral bien connu d'Amherst; et il me fera grand plaisir de le rencontrer, mais sa présence n'a rien à faire avec mes paroles. J'ai signalé la chose à mon honorable ami simplement, en toute candeur, parce que je me rendais compte de l'extravagance passé et que je ne voulais pas qu'elle se répète dans l'avenir.

Mon honorable ami dit que l'installation dans l'édifice de la Canada Car and Foundry Company en vue du logement des soldats a coûté environ $26,000.

M. RHODES: Donnez les chiffres approximatifs.

M. COPP: C'est bien la somme approximative. Voilà un édifice qui fut mis en état de loger des troupes pour cinq mois seulement au prix de $26,000, et il en a coûté beaucoup pour le démolir et préparer ailleurs un autre logement. Après que cet édifice fut mis en état de loger des soldats pour cinq mois de l'hiver, quelle nécessité y avait-il de le démolir et de préparer un autre logement pour les soldats dans la même ville? Si c'est là agir raisonnablement et en homme d'affaires, alors je conviens que je ne m'entends nullement en affaires. Après avoir tant dépensé pour arranger l'édifice et le mettre en état, je ne vois pas la nécessité de le démolir après un hiver et entreprendre la dépense de préparer un autre logement.

M. RHODES: La principale raison fut probablement que l'édifice n'était pas disponible en tout temps. Cet hiver on y a construit des wagons, non pas en aussi grand nombre que dans le passé, mais il s'en est construit, et il s'en construit aujourd'hui.

M. COPP: Puisque cet édifice ne devait servir que pour un hiver, ce n'était guère la peine, même si la compagnie de mon honorable ami y trouvait une occasion de vendre du bois, d'y faire ces travaux.

Au point de vue pratique il n'y avait pas lieu, semble-t-il, d'aménager ce bâtiment

pour ne servir que cinq mois, même quand le bois devait être fourni par la compagnie de mon honorable ami.

L'honorable député me demande de saisir le comité des comptes publics de la question. Il n'y a pas lieu de le faire, puisqu'il admet les accusations relatives à l'adjudication des commandes et c'est tout ce dont il s'agit et tout ce qu'on démontre dans cet article de journal. On ne parle aucunement des commandes adjugées au cours de l'hiver dernier et je n'en ai pas entendu parler. Si mon honorable ami avait suivi la ligne de conduite qu'il dit avoir suivie, et s'il était en mesure d'affirmer que les commandes furent adjugées au plus bas soumissionnaire, il n'y aurait aucun blâme à lui jeter. Mais mon honorable ami nous dit que l'été dernier une commission s'est rendue aux Provinces maritimes, pour inviter ceux qui avaient des accusations à porter contre le Gouvernement ou aucun des ministères à comparaître devant elle et soumettre leurs demandes.

M. RHODES: C'est vrai.

M. COPP: Peut-être est-ce vrai. Mais serions-nous en meilleure posture si cette commission qui a parcouru la Nouvelle-Ecosse avait fait porter son enquête sur ces accusations et ces témoignages?

Nous n'en connaîtrions pas plus long qu'aujourd'hui. Nous n'avons aucun rapport de la commission sur les accusations qu'elle a examinées dans la Nouvelle-Ecosse; nous n'en avons absolument rien obtenu. Mon honorable ami de Cumberland admet qu'en portant ces accusations, le "Transcript" de Moncton avait absolument raison. Tandis qu'il avoue qu'il a mal fait....

M. RHODES: Non, je n'avoue rien de tel.

M. COPP: S'il n'a pas mal fait alors, il n'y aurait pas de mal à continuer aujourd'hui. Mon honorable ami se glorifiait, il y a un instant, de ce que chaque commande avait été mise en adjudication et accordée au plus bas soumissionnaire. Lisez entre les lignes et vous verrez comme il en est fier, parce qu'il aurait été honteux pour lui d'agir autrement. Je le répète, mon honorable ami a admis ces accusations et j'espère que maintenant qu'il a le ferme propos de mieux faire à l'avenir, tous les autres députés des Provinces maritimes vont suivre son exemple.

M. CLARK (Red-Deer): Ce n'est pas sans hésitation que j'interviens dans ce débat, parce que je ne suis pas sans avoir de forts doutes sur l'utilité de cette discussion.

Je crois, monsieur l'Orateur, qu'il y a lieu, en vérité, de se demander si nous ne perdons pas le sens des valeurs en plein milieu de la plus grande crise qui a jamais secoué et ce pays et l'empire, et le monde et l'avenir de la civilisation dans le monde.

En prenant la parole, je m'inspire strictement de mon devoir et de ma conviction qu'il serait déplorable qu'un crédit aussi considérable pour une guerre de cette importance, soit voté, sans que de ce côté (la gauche) ne s'élève une voix pour applaudir aux efforts du Gouvernement.

Je suis d'une province où, jusqu'à présent, on a recruté 2,656 hommes de plus qu'il n'en faut pour former notre proportion des 500,000 hommes demandés par le Gouvernement. J'en suis fier, comme habitant de l'Alberta. J'en vois l'explication dans ce que nos gens de l'Alberta s'occupent moins de savoir qui vend le sucre pour les soldats que de former des bataillons et de vaincre les Allemands.

J'ai prêté une profonde attention, du commencement à la fin, aux déclarations de mon très honorable ami le premier ministre. Je l'écoutai avec calme, et en l'écoutant, je me sentais fier de mon titre de citoyen du Canada, pour tout ce que le Gouvernement avait fait dans cette guerre. Plusieurs choses se dessinèrent nettement dans mon esprit sous l'inspiration de ces paroles; ce qui tout d'abord me frappa, ce fut l'immensité des devoirs et des responsabilités qui assaillirent le gouvernement d'une partie de l'empire britannique avec la rapidité et la soudaineté qui caractérisèrent les débuts de cette guerre.

A l'ouverture des hostilités et en plusieurs circonstances depuis, j'eus l'avantage et l'honneur d'exprimer mes convictions bien arrêtées alors, comme elles le sont encore, que le chef du ministère et le ministère lui-même et la majorité de ses adhérents comprirent tout de suite l'importance des principes en jeu, et employèrent tous leurs efforts pour arriver à envoyer un contingent de volontaires canadiens pour aider à obtenir la victoire définitive.

C'était là mes convictions qui sont restées les mêmes; et je vois d'avance le jugement: l'histoire enregistrant, malgré les changements politiques qui peuvent survenir à la prochaine élection ou à une élection quelconque, enregistrant, dis-je, l'attitude du très honorable premier ministre qui, dès le début de la guerre, n'a pas eu d'autre objet que la victoire, sans se laisser distraire ou détourner de son but par

aucun mesquin motif ou aucune étroite considération.

Comme je prêtais l'oreille à la déclaration du premier ministre, je fus aussi frappé de cet autre fait qu'il a lui-même signalé: je veux dire l'énormité de la tâche qui est échue à un personnel nombreux, et grossissant pour le moment, au ministère de la Milice; je veux dire la fidélité et le dévouement dont tous les membres de ce personnel ont dû faire preuve, dans des circonstances propres, comme l'a fait observer le premier ministre, à énerver les tempéraments les plus calmes. Le Gouvernement et le personnel du département de la Milice ont eu le concours de tous pour cette autre raison, que le premier ministre a également signalée: c'est que l'esprit qui animait le Gouvernement et le personnel du ministère de la Milice était, est encore, je pense, l'esprit qui anime la grande majorité des gens bien pensants de notre pays.

En même temps j'ai éprouvé un sentiment de reconnaissance à la pensée du peu de privations qui a été notre partage, du peu d'anxiétés que nous avons éprouvées pour nous-mêmes ou pour l'empire, en dépit de l'énormité de ce fardeau imposé du jour au lendemain à notre Gouvernement et plus particulièrement au département de la Milice, et en dépit des sacrifices et des contributions que notre population a été appelée à faire. Tel est le magnifique héritage qui nous a été légué! Telle est la protection que nous assure le drapeau sous les plis duquel nous vivons tous! Je me réjouis qu'il en soit ainsi. J'en ai de la reconnaissance pour nos défenseurs qui sont là-bas, sur le front. Après tout, cette considération doit l'emporter sur tout le reste. C'est aussi la principale considération invoquée dans le discours du premier ministre. Nos cœurs ont tous fait écho à chacun des sentiments exprimés par lui lorsqu'il a rappelé la manière dont les Canadiens sont restés sur la brèche, il y a un an, et leur détermination actuelle de ne pas fléchir et de verser jusqu'à la dernière goutte de leur sang pour le drapeau, pour l'empire, pour la liberté du monde, pour l'avenir du monde, pour l'avenir de la civilisation! Dans ces conditions, on me permettra peut-être d'exprimer un doute quant à l'opportunité des objections soulevées au cours du débat: sont-elles de nature à aider à l'accomplissement de cette grande tâche, ou sont-elles de nature à l'entraver? S'il n'y avait rien eu à critiquer le Gouvernement n'aurait eu rien d'humain. L'humanité est faillible.

On entend dire parfois que quiconque jamais ne se trompe, n'a jamais rien exécuté.

[M. M. Clark.]

Si le Gouvernement ne s'était pas engagé dans cette guerre avec l'intention de faire quelque chose, d'aider à remporter cette victoire qui sera nôtre, nous le savons; s'il ne s'y était pas engagé, animé de cet esprit qui assure la victoire, peut-être aurait-il évité toute méprise, mais, d'autre part, il n'aurait pas aidé notablement à assurer cette victoire. Impossible de faire une omelette sans casser des œufs, nous dit-on. C'est un des caractères malheureux de toute guerre qu'elle assure de plus forts avantages, même parmi les cultivateurs, aux fils qui sont restés à la maison qu'à ceux qui sont allés risquer leurs vies sur le front.

Des méprises, dites-vous? Mais bien entendu. Et les critiques donc? Voici ce que Byron en a dit:

A man must serve his time to every trade.
But censure—critics all are ready made.

Pour ma part, simple citoyen qui, par hasard, occupe un siège au Parlement, à cette période critique dans l'histoire de notre empire et de notre pays, je n'ai pas de temps pour la critique. Ce que j'ai pu dire et ce que j'ai pu faire a été depuis le commencement et est encore aujourd'hui, dans le sens de seconder le clair dessein du premier ministre; et la pensée et l'effort du peuple canadien, si je ne me trompe, s'exercent du même côté. Car ma conviction c'est que, quelles que soient les critiques à faire, quelles que soient les réputations à venger ou à ruiner, le moment n'est pas bien choisi pour s'appliquer à pareille œuvre. Ce qu'il convient de faire actuellement, c'est de nous ranger autour du drapeau que nous chérissons tous et de combattre pour le triomphe de la cause la plus noble que notre peuple ou ses alliés aient jamais eu à faire triompher; c'est de seconder un Gouvernement dont l'histoire dira, que, en somme, il a bien fait les choses. A nous de défendre cette cause et ce drapeau jusqu'à ce que la victoire couronne nos efforts. C'est parce que le peuple canadien est persuadé que le premier ministre et son Gouvernement et la majorité de ses adhérents ont pris cette attitude et sont résolus à y persister jusqu'à la fin, avec l'unique préoccupation d'assurer le triomphe d'une cause dont l'intérêt domine de très haut les misérables chicanes de parti, c'est à cause de cela, dis-je, que le peuple soutient le Gouvernement et le soutiendra jusqu'au jour de la victoire finale.

M. McLEAN (I.P.-E.): Nous nous rendons tous compte, je pense, que l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a sonné la

note juste et a exprimé le sentiment de tout le peuple canadien. Comme il l'a dit, le moment n'est pas bien choisi pour se livrer aux critiques que nous avons entendues. Hier, il m'arrivait une lettre d'un jeune homme qui est sur le front, et il m'y disait qu'il arrivait des tranchées. Il me décrivait les terribles spectacles dont il avait été témoin, entouré qu'il était de cadavres humains, et il ajoutait: "Que faites-vous au Canada, que faites-vous au Parlement?" Cependant, nous nous battons comme des forcenés. Et pourquoi? Est-ce en vue d'un résultat qui puisse influer sensiblement sur l'issue de la présente guerre, ou qui ait une importance quelconque? Voici, par exemple, les déclarations faites par l'honorable député de King (M. Hughes).

Il a dit qu'il n'y avait eu que du favoritisme politique dans la conduite du département de la Milice à l'endroit des soldats de l'île du Prince-Edouard. Je représente la division électorale la plus considérable de cette province et je n'ai jamais entendu souffler mot de comité de faveurs politiques. Je sais que d'un bout à l'autre de l'île du Prince-Edouard l'harmonie la plus parfaite existe; que chaque homme, chaque femme et chaque enfant font tout ce qu'ils peuvent dans l'intérêt du Canada dans cette grande guerre pour la liberté du monde. L'honorable député de King a fait une affirmation que je ne crois pas devoir laisser passer sans y répondre; il a dit qu'on ne permet à aucun médecin libéral d'examiner un soldat, et il a fait allusion au cas d'un médecin dont le neveu ou le frère a été tué. Celui à qui il fait allusion est évidemment le colonel Warburton. A l'île du Prince-Edouard, nous avons vu un grand nombre de nos soldats partir pour le front. Le docteur Warburton a examiné à peu près toutes les recrues qui composaient la dernière batterie qu'a quitté la province. Il avait fait le même travail dans le cas de deux ou trois batteries précédentes. Mais dans la dernière batterie qu'on a organisé, l'examen a été fait par un autre médecin. Le docteur Warburton n'est pas mécontent de la façon dont il a été traité. C'est un officier en retraite et les médecins qui ont fait l'examen des hommes de la dernière batterie font partie de la milice active. Il semble que dans l'esprit de l'honorable député de King, c'est un fait impardonnable que le parti conservateur a réussi à mener à bien la part du Canada dans la conduite de la guerre. Eut-il commis des erreurs que cela eut été à l'avantage du parti libéral, mais parce qu'il a administré les affaires d'une façon honnête, il s'est trompé d'une façon impardonnable aux yeux de l'honorable député. Ce dernier a fait une autre affirmation dont je veux parler; elle se rapporte aux officiers qui sont partis avec les différentes divisions du corps expéditionnaire. Des officiers qui sont partis pour le front ainsi que ceux qui sont avec les bataillons présentement à Charlottetown, la majorité se compose de libéraux. Nul n'a trouvé à redire à cela. Bien que je sois conservateur, je n'ai jamais eu rien à dire contre la nomination d'un fonctionnaire libéral. Tout ce qu'il faut, c'est que le fonctionnaire possède les aptitudes voulues pour remplir la fonction qui lui est assignée. C'est là ce que tous les Canadiens demandent, c'est cela et rien de plus. Nous ne voulons pas de politique dans les affaires militaires; nous ne désirons pas placer un conservateur dans un poste de commandement, s'il ne possède pas les aptitudes requises pour commander et cela n'a pas été fait dans la province de l'île du Prince-Edouard.

Quant à l'approvisionnement d'épiceries et d'autres articles destinés aux soldats, dans l'île du Prince-Edouard, qu'on me permette de dire que ces entreprises ont été accordées après qu'on eût invité la concurrence. Je comprends que les commandes ont été accordées à ceux dont les soumissions accusaient les prix les moins élevés. Je n'ai fait aucune enquête dans le but de connaître quels ont été ceux qui avaient obtenu les commandes, ce n'est pas là mon affaire; je n'ai jamais intervenu dans un sens ou dans l'autre. Je ne crois pas qu'aucun de mes amis conservateurs-libéraux ait eu quelque intérêt dans ces transactions. Tout ce qu'on voulait, c'était d'obtenir autant de bons soldats qu'il était possible de trouver et de les envoyer au front faire leur devoir pour la défense de l'empire.

L'hon. M. OLIVER: Je veux poser quelques questions à propos de détails qui se rattachent plus ou moins au sujet maintenant en discussion, et c'est ce que je ferai plus tard si c'est l'occasion favorable pour se renseigner à ce point de vue.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il y a quelques questions au sujet desquelles on poursuit une enquête et j'y ferai brièvement allusion, pour m'occuper ensuite de ce que l'honorable député (M. Oliver) veut savoir. Si je ne puis fournir les renseignements qu'il désire obtenir, je ferai faire des recherches de façon à être en état de renseigner plus tard l'honorable député.

L'hon. M. OLIVER: Je me proposais de poser des questions au sujet de détails d'administration, mais j'abandonnerai cela pour le moment. L'honorable député de Red-Deer a fait entendre une nouvelle note dans ce débat. Si je comprends bien, jusqu'à présent, il n'a jamais été question, en ce comité, d'un manque quelconque d'approbation en faveur du Gouvernement dans les projets qu'il a soumis à la Chambre. J'ai compris qu'il y avait unanimité absolue pour voter l'argent et pour appuyer le Gouvernement. Mais, ainsi qu'il est juste et convenable, il y a eu débat, en comité, sur des questions de détails. Quelques-unes de ces dernières peuvent revêtir une plus grande importance que d'autres n'en offrent, mais j'estime que toute cette discussion a été poursuivie dans le but d'assurer plus d'avantage et plus d'efficacité aux propositions du Gouvernement dans son administration et dans ses dépenses. Si mon honorable ami estime que parce que le pays est en guerre, le Gouvernement doit être approuvé en toute chose, bonne ou mauvaise, et que cela doit se faire dans le but d'assurer le succès de la guerre, je me contente de lui dire qu'à mon humble avis, c'est le mauvais moyen à prendre pour atteindre le succès. Jamais on n'atteindra au succès par cette méthode.

M. CLARK (Red-Deer): Mon honorable ami peut-il citer une seule phrase dans tout mon discours qui indique que telle est mon opinion?

L'hon. M. OLIVER: Ma mémoire n'est pas très bonne pour les détails, mais j'ai compris par les applaudissements enthousiastes qui ont accueilli ses paroles, que telle était leur signification, pour nos amis de la droite dans tous les cas.

M. COCKSHUTT: J'ajouterai que le silence avec lequel elles ont été accueillies par la gauche l'indique très bien.

L'hon. M. OLIVER: Je crois que mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark) a dit très explicitement qu'il n'avait pas le temps de critiquer ou d'aider à critiquer le Gouvernement en ce moment. Il a déclaré que le Gouvernement faisait de son mieux, ou que s'il n'arrivait pas à faire le mieux, il fallait l'en excuser. Voici comment j'apprécie la situation: tout en reconnaissant la responsabilité immense qui pèse sur le Gouvernement depuis que la guerre est commencée; tout en reconnaissant que les conditions actuelles exigent que nous lui donnions tout l'appui possible le fait même de l'immensité de cette responsabilité impose aux membres de l'opposition celle de remplir leur devoir comme critiques des actes du Gouvernement, et ils ne peuvent pas se libérer de cette responsabilité en disant amen à tout ce que leur propose le Gouvernement.

La critique du Gouvernement pendant ce débat n'a pas eu un caractère captieux ni partisan. Le Gouvernement n'a pas été critiqué d'une façon imméritée. On peut avoir discuté des questions qui semblent insignifiantes et on en a discuté aussi qui sont importantes, mais je demande à ce comité, quel doit être le juge si une question publique est dans le moment une affaire insignifiante ou non? Elle peut être de peu d'importance, si l'on veut; si ceux qui administrent les affaires publiques n'agissent pas avec justice, droiture ou honnêteté ou avec un sens suffisant de leurs propres responsabilités, est-ce là un moyen de remporter la victoire dans cette guerre? Est-ce là le moyen d'obtenir cet appui unanime qui est nécessaire à la victoire? C'est de cette façon que j'envisage la situation.

Les membres de l'opposition sont élus pour critiquer le Gouvernement. C'est là leur devoir, le pays compte sur eux pour qu'ils critiquent les actions du Gouvernement qui méritent d'être critiquées, et les membres de l'opposition ne rempliraient pas leur devoir s'ils manquaient de faire cette critique lorsque les circonstances le demandent. La civilisation du monde est aujourd'hui en danger. Elle est en danger parce qu'elle est attaquée par la plus forte organisation militaire que le monde ait jamais vue. Comment cette civilisation sera-t-elle protégée? Opposerons-nous l'insuffisance à la valeur de l'ennemi? A moins que nous n'opposions valeur contre valeur la civilisation périra, et nous ne pouvons pas avoir la valeur dans ce pays de gouvernement libre si la critique n'est pas libre.

Si nous jetons les yeux de l'autre côté de l'océan, nous voyons que le gouvernement au pouvoir en Angleterre a été exempt depuis un an ou plus des vicissitudes ordinaires de la discussion parlementaire, d'opposition et de critique. Il ne nous appartient pas à cette distance de critiquer ce qui a été fait là-bas, mais je ne crois pas que personne ose dire que l'expérience a été a l'avantage de l'empire, des alliés ou de la cause de la civilisation.

Il serait déplorable pour le rôle que le Canada est appelé à jouer dans cette guerre, si dans ce pays nous suivions l'exemple qui nous est donné par l'Angleterre. Je ne voudrais pas un seul instant critiquer

ce que l'on fait là-bas. Le gouvernement anglais a des responsabilités spéciales, et nous ne sommes pas ici en état de dire de quelle manière il est mieux pour lui de s'en acquitter. Mais le fait n'en reste pas moins que l'absence de critique politique dans le parlement de la Grande-Bretagne n'a pas donné de bons résultats pour les alliés, et nous ne pouvons pas espérer que si nous suivons l'avis que mon honorable ami (M. Michael Clark) nous a donné ce soir, nous aurons de meilleurs résultats ici.

Nous avons un devoir à remplir et il nous faut le remplir. Voici comment nous l'entendons: en critiquant le Gouverne- au pouvoir nous faisons tout autant notre part pour gagner la guerre que le Gouvernement en remplissant ses devoirs. J'espère que mon honorable ami me pardonnera si je ne suis pas de son avis, mais je crois que si nous prenions l'attitude qu'il dit vouloir prendre lui-même, nous ne ferions certainement pas ce que nous devons faire pour obtenir le succès, et c'est là où nous faillirions. C'est l'efficacité que nous voulons, et il nous faut l'obtenir, dans l'administration des affaires du pays comme dans les affaires ordinaires de la vie, que par la friction qui résulte de la critique et de la discussion de questions importantes.

Le premier ministre en donnant l'autre jour un état du nombre de soldats enrôlés et des endroits où ils sont en ce moment, a parlé des pertes en tués et blessés et des déchets à peu près le même chiffre ou un peu plus. Que signifie ce mot déchets.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce terme comprend tous les soldats qui, pour une raison ou pour une autre, sont renvoyés du service après qu'ils ont été enrôlés; par exemple ceux qui, après un second examen, n'obtiennent pas la permission d'aller au front; ceux qui deviennent invalides par cause de maladie ou toute autre cause avant d'aller au front; ceux qui sont renvoyés du service pour cause de mauvaise conduite ou de crime, les déserteurs et les mineurs.

L'hon. M. OLIVER: La proportion me paraît très élevée. C'est une question sérieuse, et l'exposé du premier ministre semble prouver la vérité de l'assertion faite de ce côté-ci de la Chambre que l'examen médical des recrues n'est pas fait avec assez de soin. Ces chiffres n'indiquent pas que l'enrôlement soit fait avec les précautions qu'on devrait prendre. Prenons les cas mentionné par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), de cet homme qui a vendu sa terre afin de s'enrôler; après avoir passé un examen médical préliminaire, cet homme a été subséquemment refusé parce qu'il n'a pas pu subir un deuxième examen. Il s'est alors trouvé sans emploi et sans terre. Ce n'est là qu'un exemple. Il y a des centaines d'autres cas semblables dans le pays. Tous les cas de ce genre, naturellement, laissent une blessure. C'est commettre une injustice; on a fait quelque chose que l'on n'aurait pas dû faire, et un citoyen a subi une injustice qu'il n'aurait pas dû subir, et qu'il n'aurait pas subie si l'on avait pris le soin voulu lors de l'enrôlement.

L'année derniere, j'ai eu l'occasion de dire au ministre de la Milice que des avis avaient été envoyés dans la partie du pays que j'habite pour demander des soldats. Des gens ont quitté leurs fermes, ont traversé des centaines de milles, après avoir abandonné leur emploi, mais n'ont pas pu s'enrôler parce qu'on n'a pas voulu les recevoir à cette époque, de sorte qu'ils ont été laissés à errer dans les villes pendant des mois jusqu'à ce qu'une nouvelle occasion leur fût donnée de s'enrôler. Ce n'est pas là de la bonne administration; ce n'est pas à l'honneur du pays ou du Gouvernement. Avec tout le respect dû à l'honorable député de Red-Deer, je dis que ce n'est pas la manière de remporter la victoire.

On a dit dans cette Chambre que l'on avait changé la méthode de publier la liste des pertes. Autrefois, on publiait le nom du bataillon ou du corps auquel appartenait le soldat mort ou blessé. Récemment, on a éliminé ce détail, avec le résultat que des malentendus douloureux se produisent souvent. Est-ce que le changement a été fait à la suite d'une décision du ministère de la Milice ou des autorités impériales?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Cette décision a été prise par les autorités impériales. Les documents contenaient certaines observations que je n'ai pas cru désirables de publier. J'ai par conséquent communiqué le document au très honorable chef de l'opposition, il y a quelques jours. J'aimerais beaucoup que l'honorable député les consulte avant qu'il me soit renvoyé, ou si on me le renvoie, je le lui ferai tenir. On s'est efforcé d'obvier aux difficultés auxquelles mon honorable ami a fait allusion en indiquant, autant que la chose peut se faire, la résidence du soldat, mais non pas son bataillon.

L'hon. M. OLIVER: Je comprends que la liste est malheureusement très longue, et lorsque l'on indiquait le bataillon, il était aisé de la parcourir; mais mainte-

nant que cette indication n'est plus donnée, lorsque deux noms semblables apparaissent et que le lecteur ne connaît rien du numéro du bataillon, il arrive des erreurs, et quelquefois elles sont douloureuses. A moins qu'il y ait d'autres raisons meilleures que je ne puis voir, il me semble que l'on a placé le public dans une position désavantageuse sans aucune justification. Peut-être le premier ministre pourra-t-il dire à la Chambre quelle est l'idée que l'on a eue.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'idée du War-office, et qu'il explique dans la note que nous a transmise le Colonial-office, est que le fait de donner le numéro du bataillon fournit à l'ennemi certains renseignements qu'il n'est pas bon qu'il connaisse.

L'hon. M. OLIVER: Naturellement, je ne suis pas responsable du soin des armées anglaises sur le champ de bataille, mais je suis un citoyen canadien s'intéressant un peu aux armées sur le champ de bataille, et je dirai, sous ma responsabilité de membre de la Chambre des communes, que je ne juge pas la raison alléguée suffisante.

Je ne crois pas que l'avantage compense le désavantage, mais il nous faut, je suppose, accepter la situation telle qu'elle est.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous avons pensé que nous ne pouvions guère refuser de nous rendre à des observations que l'on nous disait avoir l'appui du commandant en chef et de l'état-major général de l'armée en campagne.

L'hon. M. OLIVER: En exprimant mon opinion, j'exerce un privilège que le Gouvernement, je m'en rends compte, ne pourrait lui-même exercer. A propos de cette publication des listes de nos pertes, il y a un autre fait que je désire signaler à la Chambre. Ces listes sont en retard de plusieurs jours, d'une semaine parfois, sur les événements. J'ai reçu l'autre jour de quelqu'un d'Edmonton une dépêche où il me demande des détails sur son fils, dont il me donne le nom et qu'il dit avoir été blessé. C'est le 8 avril, je crois, que le jeune homme a été blessé et son nom n'a paru dans la liste des pertes qu'une semaine au moins passé cette date, ce qui montre que la liste n'indique pas les pertes de la veille, non plus que d'un jour quelconque.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quant aux pertes de la veille, cela est vrai; mais mon honorable ami doit comprendre que les renseignements se prennent d'abord sous le feu des batteries allemandes, dans le tumulte incessant qui règne là-bas. Il faut obtenir le numéro d'identification d'un homme qui, parfois, peut avoir perdu la vie en un lieu qui dans le moment empêche que l'on puisse s'approcher de lui. Les retards sont absolument inévitables. Après que cela est fait, le renseignement est transmis à Londres, puis de l'autre côté de l'Atlantique. Il faut ensuite déchiffrer les messages, comparer le numéro matricule avec les registres que nous tenons ici, puis envoyer un télégramme à ses parents les plus proches. Il faut en outre s'assurer que le télégramme a été délivré. C'est alors, et pas avant, que l'information peut-être rendue publique par la voie des journaux.

L'hon. M. OLIVER: Je me rends parfaitement compte de la difficulté d'obtenir ces renseignements. Il ne serait pas possible, dirons-nous, de se procurer la liste des pertes du jour pour une publication demain, mais les pertes ont lieu à une date certaine. Cette date est connue, et il me semble que rien n'empêche de la faire dans la liste que l'on publie; c'est-à-dire que l'on devrait énoncer le jour où la perte a eu lieu.

Il est de fait qu'à l'heure présente, les pertes sont annoncées sans indication de date ni de régiment. Les informations que ces listes fournissent sont ainsi réduites à leur minimum, sans raison valable ou suffisante, à ce qui me semble. Ce n'est pas le gouvernement anglais ni le bureau de la guerre de la Grande-Bretagne qui ont intérêt à ces listes, mais le public canadien, et ce public aimerait à connaître de jour en jour quelles sont ses pertes, les pertes qu'il a éprouvées à telle ou telle date.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je suppose sans peine que, sur les champs de bataille, les chefs ne jugent pas prudent d'indiquer le nombre précis des pertes survenues dans les troupes canadiennes à certain jour. C'est une opinion qu'ils peuvent avoir et que je comprends aisément. Au reste, on ne nous demande pas, je suppose, d'agir autrement qu'on ne l'a fait en Angleterre, et le mode de publication des pertes est exactement même là qu'ici, autant que je sais.

L'hon. M. OLIVER: Je vais prendre la liberté de dire ce que pense le public canadien, plus intéressé que personne autre à connaître ses pertes. Pour ma part, je crois bien que l'on songe par-dessus tout à ne pas alarmer le public en lui faisant connaître d'un seul coup un nombre trop con-

sidérable de pertes; en d'autres termes, on se défie du public, on craint de se confier à lui. On traite ceux ou celles qui, pour la cause de l'empire, ont fait le sacrifice d'un père, d'un frère ou d'un fils, comme s'ils n'étaient pas dignes de confiance. On n'agit pas envers eux avec justice et franchise. On ne leur dit pas oui, telle chose est arrivée à une certaine date; mais on leur dit: nous sommes en autorité et nous craignons de vous laisser savoir ce qui arrive; nous ne ferons, par suite que vous communiquer le nombre de pertes que nous jugerons à propos de publier tel ou tel jour. Je parle à titre de député. Je ne blâme pas le Gouvernement, mais je dis que cela n'est pas juste, que ce n'est pas bien et que ce n'est pas agir comme il le faudrait. Ce n'est pas le moyen d'assurer le triomphe de nos armes que de prendre une attitude méfiante à l'endroit de ceux sur qui, il faut absolument compter et en qui il faut avoir une confiance absolue. Si l'on ne se fie pas au public, celui-ci ne pourra se fier à ceux qui sont en autorité. Si l'on ne se fie pas au public au point de lui dire la vérité à l'égard d'une chose qui lui tient si fortement au cœur, il ne pourra lui-même se fier à ceux qui administrent ses affaires.

Je vais plus loin et je dirai qu'à mon avis les autorités militaires des divers pays trompent bien plus les leurs que ceux des puissances ennemies par la façon dont ils publient les nouvelles, et qu'ils cherchent plutôt à dissimuler leur propre incompétence qu'à tromper l'ennemi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami parle-t-il de ce qui se passe ici?

L'hon. M. OLIVER: Non, puisque j'ignore s'il faut s'en prendre à notre ministère de la Milice ou aux bureaux de la guerre de la Grande-Bretagne. Quel que soit le coupable, il ne traite pas avec les égards qu'ils méritent ceux qui dans cette guerre se sacrifient; il ne leur donne pas sa confiance, sans compter que l'empire perd à une telle conduite, puisque tout ce qui diminue la confiance du public ne saurait faire que celui-ci donne volontiers son appui à la cause de l'empire.

Il y a bien d'autres questions que j'aurais voulu discuter, mais, comme le premier ministre désire, je crois, répondre à ce que l'on a dit jusqu'à présent, je remettrai à plus tard ce qui me reste à dire.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX: Je tiens à féliciter mon très honorable ami le premier ministre d'avoir officiellement nommé le général Lessard. Le peuple de la province de Québec est très jaloux de ses héros et, sous ce rapport, il est, dans un sens, très conservateur. Que ce soit en politique, en religion, en littérature, dans les arts ou dans les choses militaires, il en est orgueilleux. Le général Lessard en est un. Est-ce que le très honorable premier ministre, qui est un ami de la province de Québec, voudra bien suivre le conseil que je vais franchement lui donner? Le général Lessard est allé sur la ligne de feu faire officiellement l'inspection des troupes et l'on ne pouvait mieux choisir pour cela. C'a été pour moi un sujet d'étonnement, je dirai même de chagrin, de voir que, depuis le commencement de la guerre, on avait méconnu ses services. Je n'en ai pris occasion de blâmer personne cependant. Lorsque sa tâche sera accomplie de l'autre côté, je prierais mon très honorable ami de rendre le général Lessard à la province de Québec, et je ne crains pas de dire que, sous lui, la province lèvera de nouveaux bataillons, car elle a confiance dans sa valeur militaire, dans ses capacités et dans son jugement. Les pères et mères confieront volontiers leurs fils à la direction d'un militaire aussi distingué.

Je dis cela parce que, dans les journaux des diverses provinces canadiennes, le recrutement dans la province de Québec a fait l'objet de mainte critique. Je regrette sincèrement qu'il n'y ait pas plus de sympathie entre la population de langue française et celle de langue anglaise au Canada; je veux dire dans les régions de l'intérieur. Nous avons dans nos rangs des exagérés, comme il y en a dans les rangs de nos amis de langue anglaise. Je me souviendrai toujours de cette phrase par laquelle lord Durham commence son rapport: "Je suis venu au Canada pensant y trouver un pays et un peuple, mais j'y trouve deux pays et deux peuples". Généralement parlant, il a existé, depuis le commencement de la guerre, un mauvais sentiment à l'égard de l'attitude de la province de Québec et, si j'en parle ce soir, c'est parce que la chose a, je crois, du rapport avec la question dont il s'agit et parce que je désire, s'il est possible, éclaircir le ciel.

On a affirmé que les Canadiens français ne s'enrôlaient pas en aussi grand nombre qu'ils le devraient, et je vais dire au comité franchement ce que j'en pense. Il y a certes parmi ceux qui lisent les journaux des gens qui ont une tête sur leurs épaules. Chaque matin depuis les fameuses batailles de Langemarck et de Saint-Julien, le rôle d'honneur est publié dans les journaux et j'y trouve les noms de jeunes Canadiens de

langue anglaise ou de langue française qui se sont enrôlés dans le premier contingent.

Dans le "Canada" de ce matin, je vois figurer dans la liste des soldats tombés sur le champ de bataille les noms suivants: Paul Adrien Lambert, de Lachine, Charles Richard, de Montréal; Louis Savard, de Québec; Edouard Goulet, de Trois-Rivières; Joseph Mongeau, de Sorel; Hormidas Berthiaume, de Saint-Eugène; Romulus Bourget, de Montréal. Qu'on veille bien examiner la liste de chaque jour et on y trouvera toute une pléïade de jeunes gens de ma province qui, sur le champ de bataille, servent leur pays, leur roi et l'empire.

Je tiens à rendre mes hommages à nos soldats canadiens d'extraction britannique. Ils se sont admirablement acquittés de leur tâche. Ils ont répondu à l'appel, comme le savent faire les véritables fils d'Albion, partout où ils se rencontrent. Si je mentionne ainsi les soldats canadiens nés en Grande-Bretagne, c'est que, dans les chiffres que je veux donner au comité, j'ai l'intention de faire une distinction entre les soldats nés en Grande-Bretagne, les Anglo-Canadiens et les Franco-Canadiens, et cela afin de rendre justice aux citoyens de ma propre province qu'on accuse, quelque part au Canada, de reculer devant leur devoir au cours de cette guerre. Que le premier ministre nous donne le général Lessard et il constatera que les citoyens de Québec répondront de bon cœur. J'ai déjà invité le premier ministre à visiter la province de Québec; mais ses multiples occupations au cours de la session l'ont empêché d'accepter l'invitation. Que le premier ministre que les populations de ma province entourent de leur respect, à l'instar de tout le pays, vienne à Québec avec le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) et quelques-uns de ses ministres, et nous, députés de la gauche, nous ferons, de concert, un appel à la province et réusirons à grossir le nombre des bataillons franco-canadiens.

Pour en revenir aux soldats d'origine britannique, lorsque le premier contingent quitta Québec, voici quels étaients les chiffres:

Il y avait 33,000 soldats au camp de Valcartier, et faisons ici même honneur au Gouvernement et au ministère de la Milice pour avoir recruté en si peu de temps ce corps de volontaires.

Sur ces 33,000 soldats qui ont quitté Valcartier avec le premier contingent, 26 étaient nés en Grande-Bretagne.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Où l'honorable député puise-t-il ces chiffres?

[L'hon. M. Lemieux.]

L'hon. M. LEMIEUX: Je les emprunte au discours prononcé, l'autre jour, devant le Sénat, par le sénateur Mason. Sur ces 33,000 soldats, 2,500 étaient des Canadiens-Français qui avaient répondu à l'appel et 4,500 Anglo-Canadiens. On me dira peut-être que ce chiffre de 2,500 n'est guère élevé; mais quand il s'agit de recrutement dans la province de Québec, il faut tenir compte de certains faits, et je suis bien aise de m'adresser ce soir à des dirigeants du pays, représentant toutes les provinces du Canada. D'abord, Québec est une province qui se suffit à elle-même; c'est la seule province du Dominion qui ne reçoive pas d'immigrants du dehors. Québec ne reçoit d'immigration ni des Iles-Britanniques, ni des Etats-Unis, ni de France, ni surtout de Belgique.

M. WRIGHT: D'où viennent donc tous les juifs et les étrangers qui pullulent à Montréal?

L'hon. M. LEMIEUX: Il s'agit de Canadiens français en ce moment; non pas certes que je méprise les juifs et les étrangers de Montréal; car avec le temps ils cessent d'être étrangers, deviennent naturalisés et tout aussi bons Canadiens que mon honorable ami et moi-même. Il ne s'agit point pour le moment de ce qu'on appelle l'élément étranger, mais les Franco-Canadiens nés au pays. L'accroissement de la population du Canada français, si mon honorable ami préfère cette désignation, tient uniquement à sa natalité, et nous en éprouvons tous un légitime sentiment d'orgueil. Il n'en est pas ainsi des provinces de l'Ouest, et de la grande province d'Ontario où affluent presque tous les immigrants britanniques qui viennent au Canada. Dans l'Ontario, la tendance est la désertion des campagnes pour les villes, tandis que dans le Québec, comme le savent tous ceux qui connaissent la province, au contraire, l'orientation est vers le retour à la terre.

Il me répugne toujours d'invoquer la règle des moyennes et observations que je formule sont d'une parfaite sincérité, l'objectif que je vise étant de dissiper les préjugés qui peuvent exister dans l'esprit du public.

J'espère que je pourrai convaincre le comité et le public en général que la province de Québec n'est pas au-dessous de sa légitime proportion de recrues en ce moment. Ne l'oublions pas, Québec est avant tout une province rurale. On nous exhorte à donner plus d'intensité à la production. Il y a deux jours à peine, je recevais une volumineuse brochure exhortant le peuple canadien

à donner encore plus d'intensité à sa production; et cet après-midi, le premier ministre nous a dit que la production est un devoir impérieux et même impérial. S'il ne s'est pas servi de cette expression, c'est du moins l'impression qui se dégage de ses observations.

C'est surtout pour les travaux de la ferme qu'on a besoin de la population agricole de Québec. Souvenons-nous de l'appel aux ouvriers agricoles, lancé à la tribune populaire et par la presse et qui retentit partout, dans l'Ontario comme dans les autres provinces. Dans la province de Québec, sauf à Montréal, à Québec, à Sherbrooke et, dans une certaine mesure, aux Trois-Rivières, notre population est entièrement rurale.

Qu'a fait la province de Québec pour le recrutement depuis que la guerre a éclaté? Envisageons les faits d'un œil impartial, tont en tenant compte de la situation que je viens d'exposer en toute sincérité. J'ai dit que, dans le premier contingent, il y avait en chiffres ronds 2,500 Canadiens-français et le premier ministre, j'en suis convaincu, s'inscrira à ce que je vais dire. Dans plusieurs bataillons, recrutés dans les Provinces maritimes, dans le nord de l'Ontario et dans les provinces de l'Ouest, il y avait nombre de volontaires franco-canadiens. L'autre jour, M. Mageau, le député de Sturgeon-Falls à la législature provinciale, affirmait dans la presse qu'un bataillon organisé dans le nord de l'Ontario contenait au moins 40 p. 100 de volontaires franco-canadiens; et ceux qui connaissent ma province et la facilité avec laquelle les Canadiens français s'assimilent les autres races, savent que dans nombre d'autres régiments il figure des Ross, des Scott, des Warren, des Campbell qui seraient étonnés qu'on leur parlât anglais, le français étant leur langue maternelle. Ainsi, outre les 2,500 Franco-Canadiens du premier contingent, il y en avait bien un millier dispersés à travers les divers régiments anglais du nord de l'Ontario, ainsi que de l'est du Canada et de l'Ouest canadien. Depuis un an et demi, il se fait parmi la population agricole de la province de Québec un mouvement de recrutement auquel s'intéressent nos hommes publics. Nous avons demandé au ministère de la Milice de favoriser la formation d'unités canadiennes françaises.

Je suis bien aise que le ministère de la Milice ait répondu favorablement à notre demande. Je comprends parfaitement qu'il ne saurait exister qu'un seul symbole de nationalité en ce pays, la nationalité canadienne. Or, voyez ce qui se passe en Grande-Bretagne. Il y a là des corps de fusiliers irlandais, des fusiliers gallois, les braves grenadiers écossais et les régiments d'élite anglais. Il est impossible d'éliminer ces traits caractéristiques et ces alliances ethniques; elles sont ancrées dans l'âme même des diverses nationalités. Au commencement de la guerre, j'ai fortement fait valoir auprès du ministre de la Milice non seulement l'importance d'avoir des unités canadiennes françaises commandées par des officiers franco-canadiens, mais encore de permettre aux différentes unités de porter leur uniforme national. C'était là chez moi, je l'avoue, une marotte, et peut-être avais-je tort. Je l'ai favorisée, pour stimuler la cause du recrutement. Nous avons actuellement dans la province de Québec treize unités ou bataillons canadiens français. Quelques-uns d'entre eux sont au front, d'autres en voie de formation et d'autres prêts à partir. Je le répète, 3,500 sont déjà partis et c'est là un modeste chiffre. Puis il y a ces treize autres unités de 1,100 par unité.

M. MORPHY: Combien y a-t-il d'unités complètes?

L'hon. M. LEMIEUX: A peu près la moitié de ces unités sont complètes.

M. MORPHY: Et les autres?

L'hon. M. LEMIEUX: Le recrutement marche assez bien. En voici un exemple. Hier, j'ai rencontré le colonel de Salaberry. Disons, en passant, que j'ai contribué à faire venir le colonel de Salaberry du front où il avait servi avec distinction. Je m'adressai an ministre de la Milice et lui dis: "Voici le colonel de Salaberry, le petit-fils du héros de Châteauguay. Il a bien et fidèlement servi. Or, nous avons besoin d'un beau nom, d'un grand nom pour engager nos jeunes gens à se ranger sous les drapeaux." Le ministre rappela au pays le colonel de Salaberry, que j'ai rencontré, hier, à l'église. Le colonel de Salaberry est ici depuis quatre semaines à peine et déjà il a recruté trois cents hommes. Il y a trois mois, le premier ministre s'en souvient, je lui demandai de me donner une lettre, que l'on a lue à une assemblée publique à Montréal, dans le but d'encourager le recrutement pour le régiment Desrosiers-Asselin. Le colonel Desrosiers avait été rappelé du front et avait commencé à former un régiment avec le major Asselin. Il y a trois mois ils n'avaient pas une seule recrue, et aujourd'hui j'ai le plaisir d'informer le comité et le pays que le régiment Desrosiers-Asselin est presque au complet. Trois mois de recrutement, trois mois d'organisation et de travail ont abou-

ti à la formation de ce bataillon. Dans deux mois, lorsqu'ils auront été parfaitement exercés et formés, les hommes auront à cœur et seront impatients de partir pour le front. Voici la liste de nos treize unités canadiennes françaises:

1. Le 22e bataillon, sous le commandement du colonel Gaudet, au front.
2. Le 41e bataillon, sous le commandement du lieutenant-colonel Archambault, au front.
3. Le 57e bataillon, colonel Paquet.
4. Le 69e bataillon, lieutenant-colonel Dansereau. Vient de partir pour le front.
5. Le 150e bataillon, lieutenant-colonel Barré.
6. 163e bataillon, lieut.-col. Desrosiers.
7. 165e bataillon, lieut.-col. Daigle.
8. 167e bataillon, colonel Readman—un nom anglais, remarquez bien, mais un Canadien français.
9. 178e bataillon, colonel Girouard.
10. 189e bataillon, colonel Piuze.
11. 206e bataillon, colonel Pagnuelo.
12. 230e bataillon, colonel de Salaberry.
13. 233e bataillon, colonel Leprohon.

Il y a ensuite l'hôpital principal, sous la direction du lieutenant-colonel Mignault, dont mon très honorable ami (sir Robert Borden) a parlé en excellents termes, cet après-midi. Permettez-moi de dire en passant, avec le sang français que j'ai dans les veines, que je remercie le premier ministre et le gouvernement canadien du noble présent fait à la vieille mère patrie, la France, quand on a donné cet hôpital canadien pour les blessés en France. Il y a aussi l'hôpital principal dirigé par le colonel Casgrain et celui qui est parti il y a quelques jours avec le colonel Beauchamp. Il y a aussi le corps d'ingénieur qui est parti il y a quelques mois avec le major Janin. Malheureusement le major Janin a péri dans le désastre de l'"Arabic."

M. MORPHY: Est-ce toute la liste?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai donné les treize bataillons.

M. MORPHY: J'avais cru que l'honorable député avait dit trente.

L'hon. M. LEMIEUX: En supposant qu'il y a eu 3,500 hommes—un chiffre très faible—qui sont partis avec le premier contingent, ajoutez ces treize régiments...

Un DEPUTE: Bataillons.

L'hon. M. LEMIEUX: J'aurais dû dire bataillon. Je ne suis pas un militaire, bien que j'aie au front un neveu qui a épousé une gentille anglaise d'Ontario et auquel j'ai câblé: "Vous avez très bien agi, vous avez réglé la question bilingue." Ces treize bataillons comptent au moins 14,000 hommes qui, ajoutés au nombre de ceux qui sont partis avec le premier contingent, feront 17,500 hommes. Je ne compte pas les hôpitaux et les autres dont j'ai déjà parlé. Mais je dirai au très honorable premier ministre et mes collègues anglais des deux côtés de la Chambre: donnez-nous le général Lessard et que le premier ministre et ses collègues et les hommes politiques de ce côté de la Chambre fassent un appel convenable à la province de Québec; que la presse du Canada soit juste et généreuse et je ne crains pas de dire que la vieille province de Québec répondra noblement à l'appel du devoir, du roi et du drapeau.

L'hon. M. GRAHAM: Comme nous sommes tous désireux que ces résolutions soient adoptées ce soir, j'espère que le comité m'accordera son attention pendant quelques minutes. Il se peut que je ne sois pas ici quand la question sera discutée en comité sous la forme d'un bill, aussi je voudrais dire quelques mots maintenant. Je ne pense pas qu'il faille un grand effort de ma part, en parlant durant l'absence du chef de l'opposition, pour rassurer le Gouvernement si c'était nécessaire et lui dire qu'il peut compter sur la coopération cordiale de tous les membres de la Chambre, quel que soit le côté où ils siègent, dans tout ce qui est nécessaire d'être fait jusqu'à ce que la victoire soit obtenue finalement à la cause que nous pensons tous être la plus noble, pour laquelle un homme ait jamais lutté. Quant aux critiques, le premier ministre nous a invités à en faire. Comme j'ai été membre du Gouvernement, permettez-moi de dire tranquillement aux membres de la Chambre qui n'ont pas eu ce fardeau sur les bras, que bien qu'ils puissent ne pas le croire, les gouvernements aiment la critique. Ce n'est pas un aveu de faiblesse de la part d'un gouvernement de faire appel à la critique. Le Gouvernement ne verrait pas de mauvais œil ses propres amis lui adresser quelquefois des critiques et je parle par expérience. La critique permet à un gouvernement de reconnaître dans les deux partis politiques ceux sur lesquels il peut compter. Au Parlement, on peut considérer les critiques comme de peu d'importance, mais rien ne doit être considéré comme inutile quand il s'agit d'améliorer la situation. J'ai pris une part considérable au recrutement, avec mes faibles moyens, et les choses que

nous considérons au Parlement comme de peu d'importance, sont réellement celles qui ont une influence sur le recrutement dans les différentes localités. Ce qui est une petite affaire pour nous de siéger ici ce soir est une haute montagne dans quelques localités quand vous faites appel au peuple pour le recrutement ou pour le fonds patriotique. Nous ne devons pas, cependant, perdre de vue l'importance de la guerre ou oublier le sentiment des proportions. Ce qui domine tout, c'est le grand objet que nous avons en vue, à savoir que le Canada doit faire sa part comme il l'a fait et continuera à le faire, jusqu'à ce que la victoire soit remportée par l'empire. C'est ce que nous devons toujours avoir en vue et si j'avais le temps je voudrais développer cette idée et dire que même si nous ne faisions pas partie de l'empire britannique, je ne croirais pas être un bon citoyen canadien, remplissant mon devoir envers mon pays, si je ne prenais pas part à cette lutte pour l'amélioration des conditions sur la terre.

L'honorable député de Rouville a parlé de nos compatriotes de la province de Québec. Souvenez-vous que nous avons beaucoup de Canadiens-français dans la province d'Ontario et dans tout l'Ouest. Je n'aime pas discuter ces questions, parce que nous sommes tous Canadiens, une fois pour toutes et si chacun fait son devoir nous trouverons que nous avons assez à faire. Faisons de notre mieux dans notre propre localité, dans la sphère où nous pouvons exercer notre influence et les résultats obtenus ne pourront qu'être excellents. S'il est vrai que le résultat dans Québec n'a pas été ce que quelques-uns disent qu'il aurait dû être, les hommes qui sont partis doivent avoir été d'une bonne trempe et dignes d'être au premier rang dans tous les combats, parce que si nous lisons la liste des morts et blessés, nous voyons que les noms des Canadiens-français sont en grand nombre. Je répète que les hommes de la province de Québec qui sont partis n'ont pas seulement jeté un lustre sur leur province et sur la terre de leurs ancêtres, mais ils ont fait honneur au Canada et à l'empire britannique tout entier. Il ne sera pas déplacé pour moi de dire, non pas comme un descendant de Canadien-français mais d'Irlandais un mot sur la situation qui peut affecter le Canada et qui s'est produite sur la terre des mes aïeux. Dans la crise actuelle, John Redmond s'est montré un patriote véritable, un homme qui s'est acquis, s'il est possible une plus grande distinction que celle dont il avait joui jusqu'à maintenant, un homme qui aura une belle page dans l'histoire de l'empire, quand on l'écrira un jour. Il a dit récemment, en condamnant la révolte de Dublin que ces insensés étaient encouragés non seulement par les Allemands et leurs partisans mais aussi par quelques individus devoyés sur ce continent. Je crois que je peux dire, en ma qualité de descendant d'Irlandais, qu'on ne doit pas se tromper en Angleterre et sur le fait que dans ce cas l'Amérique ne comprend pas le Canada. Je sais que j'ai le droit de dire que d'une extrémité du Canada à l'autre les hommes qui sont venus d'Irlande ou dont les pères et les grand'pères sont venus d'Irlande sont fidèles et loyaux au drapeau anglais. Personne dans l'empire britannique ne condamnera plus sévèrement les outrages des dévoyés de la ville de Dublin, que les Irlandais qui ont trouvé un foyer au Canada.

Je tiens à dire ceci en faveur du département de la Milice; je lui ai causé des ennuis terribles, bien que le Gouvernement ne dira pas que je l'aie critiqué ici mal à propos. Il est préférable pour le Gouvernement, il est préférable pour le premier ministre, que la critique se produise si elle est juste et le premier ministre a été sage en faisant appel à la critique. Nous discutons ce soir une résolution pour le prélèvement d'une somme de $250,000,000. Qui osera dire que nous avons fait des critiques hors de propos, si en un seul jour nous adoptons cette résolution qui accorde au Gouvernement un crédit pour cette énorme somme. Il n'y a pas d'autre désir chez quiconque d'entre nous que d'avoir avec cet argent que nous dépenserons les meilleurs résultats que l'on peut obtenir avec cette dépense. J'ai ennuyé sans cesse le département de la Milice à propos de choses qu'on a pu considérer comme mesquines. Je crains d'avoir ennuyé le département de choses qui sont aussi petites que quelques-uns regardent les critiques faites aujourd'hui. Mais ce qui paraît petit ici est important dans quelques localités. J'ai envoyé mes plaintes au département de la Milice, même si les renseignements que j'avais, étaient bons, mauvais ou indifférents Comme je connais personnellement le sous-ministre, je lui ai adressé une quantité de choses qu'il a pu regarder comme inutiles ou ennuyeuses, mais j'ai toujours été courtoisement traité. Quand les représentants du peuple au Parlement prennent la peine de s'occuper de ces questions, le public se rend compte que le Gouvernement et ses partisans avec les membres de l'opposition sont ici pour faire de leur mieux dans les

circonstances sérieuses qui se présentent. Les députés qui siègent à gauche et à droite, en face ou derrière nous tressaillent chaque fois que sonne le téléphone, ils saisissent avec empressement le télégramme qui leur est présenté et ont presque peur de voir un officier de la milice les aborder de crainte qu'il n'apporte quelque mauvaise nouvelle.

La situation est des plus intéressantes pour nous; des députés qui représentent des circonscriptions ont ce qui leur est le plus cher dans les tranchées; leur existence est en suspens dans la balance. Quelques-uns ont payé le tribut le plus élevé qu'ils pouvaient à l'amour de leur pays et c'est avec la plus grande peine que nous avons vu un ministre de la couronne déplorer la perte d'un fils chéri. C'est une époque grave, une situation sérieuse. Quelles que soient les différences que nous avons pu avoir, elles sont tombées dans l'insignifiance, en présence de la grande tâche qui nous imcombe. En parcourant le pays pour essayer d'être utile au recrutement, on m'a posé une question qui a été présentée ici aujourd'hui et j'ai répondu comme je l'ai pu, en m'appuyant sur mon expérience.

On m'a posé la question: Pourquoi donne-t-on des commissions d'officiers à des hommes ne possédant aucune expérience militaire? Il exste dans nombre de localités au Canada des citoyens qui ne sont pas militaires, qui ne possèdent pas d'expérience militaire et qui, sur les champs de bataille ne vaudraient peut-être pas grand'chose; mais leur qualité de citoyens éminemment respectables dans les localités où ils vivent et possédant des aptitudes exceptionnelles pour l'organisation sans compter l'habileté qu'ils déploient pour attirer les jeunes gens sous les drapeaux, font qu'ils sont de meilleurs officiers recruteurs que n'importe quel général que l'on pourrait envoyer dans ces localités à cette fin. Un bon nombre de ces officiers, je m'imagine, n'iront jamais au front; ils ne sauraient, à mon sens, être utiles dans les tranchées et ils ne sauraient obtenir les connaissances nécessaires pour être en état de diriger les opérations au cours de la présente campagne. Cependant, jusqu'au moment où les bataillons sont en état de se rendre au front, ces officiers sans capacités militaires aucunes, sont encore les meilleurs recruteurs que l'on puisse trouver. J'ai plusieurs exemples à la mémoire à ce sujet.

Dans la ville de Toronto, il y a ce que l'on est convenu de désigner sous le nom de bataillon des sportsmen et dont les officiers n'ont jamais suivi de cours militaires; cependant, ils ont réussi à remplir les cadres de ce bataillon avec une célérité merveilleuse. La même chose s'est produite à nombre d'autres endroits. J'ai donc modifié entièrement mon opinion relativement à la nécessité pour un homme de posséder une instruction militaire pour former un bataillon, car à cet égard, bon nombre d'officiers dépourvus de toutes connaissances militaires ont obtenu de véritables succès, et les soldats qu'ils ont ainsi recrutés sont ensuite exercés par des officiers d'expérience.

Par cette résolution, nous sommes appelés à voter de fortes sommes, et bien que ce soit pour nous un triste devoir d'être obligés de voter ces crédits, notre tristesse est quelque peu tempérée à l'idée que nous sommes heureux au Canada d'être en mesure de voter ces sommes; nous sommes doublement heureux de constater qu'il ne s'élève pas une seule voix discordante à ce sujet d'un bout à l'autre du pays. Ces crédits se divisent en plusieurs parties, mais "la défense et la sûreté du Canada" occupent le premier rang.

Nous avons tous lu dans les journaux, en ces derniers temps, des articles qui prêtent un sérieux aspect à cette partie de notre programme. Tous, nous avons lu dernièrement des articles au sujet d'un complot qui a été découvert dans la ville de New-York et qui tendait ni plus ni moins qu'à la destruction du canal Welland et à l'exécution d'autres déprédations sur le sol canadien. Il est donc nécessaire que nous dépensions de fortes sommes au Canada même pour la défense du pays. même ceux—ils sont fort peu nombreux, je dois le dire—qui soutiennent encore qu'ils ne doivent pas sortir des frontières du Canada afin de servir le pays, pourraient probablement être utilisés pour l'accomplissement de ce service sur le sol canadien. Nous pourrions peut-être les prendre au mot et les appeler à la défense du Canada par application de cet article.

M. EDWARDS: Ils ne serviraient pas à grand chose.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne suis pas prêt à admettre cela.

M. MORPHY: Mais il faudrait d'abord leur trouver des ennemis à combattre.

L'hon. M. GRAHAM: Que mon honorable ami ne soit pas aussi rassuré que cela. Comme je l'ai fait observer, il y a un instant à peine, on a découvert à New-York un complot qui, s'il avait été exécuté, aurait causé des dommages énormes non seulement au Canada, mais à l'empire tout entier.

L'honorable député a peut-être lu aussi la confession qu'a faite l'un des conspira-

teurs à New-York; cet étranger a déclaré qu'un autre complot avait été ourdi afin de réunir un certain nombre d'étrangers dans le voisinage de la frontière canadienne pour envahir le pays. Leurs efforts n'auraient certainement pas abouti, nous aurions été en mesure de les recevoir, s'ils avaient traversé la frontière, et j'entretiens des doutes sérieux quant à savoir si on leur aurait permis de franchir la ligne frontière.

Il n'en est pas moins absolument nécessaire de consacrer certaines sommes à la défense actuelle du Canada au pays même, et voilà pourquoi je suggère que, si la chose devenait nécessaire, l'on utilise pour ce service les quelques citoyens qui habitent certaines parties du Canada, et qui prétendent avec insistance qu'ils sont prêts à servir, mais qui ne veulent pas sortir des frontières canadiennes, dans ce but.

M. EDWARDS: Avec le sénateur Choquette comme commandant en chef.

L'hon. M. GRAHAM: Cette résolution stipule également: "pour la conduite des opérations navales ou militaires au Canada ou en dehors du Canada", qui comprend évidemment toutes les opérations dans lesquelles nous sommes engagés et qui sont de la plus haute importance.

Ce crédit est également destiné: "à encourager la continuation du commerce, de l'industrie ou des relations d'affaires, soit au moyen d'assurance ou d'indemnités contre les risques de la guerre ou autrement". Ce n'est pas là l'article le moins important de la résolution, car si le commerce ou les diverses branches de l'industrie du Canada périclitaient, nous pourrions devenir un fardeau ou bien d'une aide pour la mère patrie et les pays alliés, car c'est sur la continuation de notre commerce et de nos industries, pour autant qu'il nous est possible de les faire marcher, que repose nos succès au point de vue financier.

Or, si jamais nous venions à perdre notre équilibre financier, nous pourrions devenir un embarras pour l'empire au lieu de lui aider. Les sommes que nous sommes appelés à dépenser de ce chef viennent immédiatement en second lieu pour leur importance, à la suite des sommes que nous déboursons pour l'achat des munitions et la solde de nos troupes sur le théâtre de la guerre. La résolution décrète aussi que nous pourrons dépenser certaines sommes: "pour la mise à exécution de toutes mesures que le Gouverneur en conseil jugera nécessaire ou à propos en conséquence de l'existence d'un état de guerre".

Cet article est un des plus importants. Le projet de résolution dit ensuite:

> Les paiements faits pour les dits objets durant les exercices expirés respectivement le trente et unième jour de mars mil neuf cent quinze et le trente et unième jour de mars mil neuf cent seize, en sus des montants autorisés par la loi des crédits de guerre de 1914, et la loi des crédits de guerre de 1915.

A l'origine, personne ne s'imaginait que la guerre prendrait de telles proportions, ni que les dépenses seraient aussi considérables, mais à présent nous pouvons nous attendre à tout. Cet article doit signifier que le Gouvernement s'est trouvé obligé de dépenser beaucoup d'argent, par mandat spécial du Gouverneur général, je présume, en sus du montant prévu en 1914-1915.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il n'y a pas eu de mandats spéciaux.

L'hon. M. GRAHAM: Cette dépense est en sus du crédit voté.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui. Du moins, on a encouru des responsabilités. Je crois que la dépense s'est élevée à $10,000,000 de plus que le montant prévu en 1914-1915 et à environ $50,000,000 de plus que celui prévu en 1915 et en 1916, la raison, dans ce dernier cas, étant que l'effectif fut porté à un chiffre beaucoup plus élevé que celui prévu à l'époque où l'on votait les $100,000,000 l'année dernière.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien à redire aux dépenses faites, je parle seulement de la manière dont on les a faites, et j'espère qu'à l'avenir — avenir qui ne sera pas long j'espère aussi—le crédit voté aujourd'hui sera amplement suffisant et n'aura pas besoin d'être dépassé. Naturellement, s'il survient des nécessités le Parlement soutiendra le Gouvernement dans la mesure nécessaire; mais il convient de porter le crédit à un chiffre assez élevé pour que le Gouvernement ne soit pas obligé de dépenser plus qu'il ne comporte. Voilà ce qui m'a frappé quand j'ai lu le projet de résolution. Quoi que l'on puisse en penser, ce projet est très important, il implique une dépense énorme, et bien que nous désirons le voir adopter et souhaitons qu'il soit bientôt voté, il est bon que nous le comprenions, que nous nous rendions compte de ce qu'on en attend et songions qu'il s'agit, non pas de faire de la critique acerbe, mais d'obtenir des résultats satisfaisants. Je demanderai au premier ministre si, quand le bill sera soumis au comité, il pourra nous fournir des ren-

seignements au sujet des dépenses prévues sous les différentes rubriques du projet de résolution ou si le bill fondé sur ce projet sera subdivisé de cette façon. Ces renseignements, je ne les demande pas ce soir, parce qu'ils comportent trop de détails; mais quand le comité mettra le bill à l'étude, on posera des questions, je suppose, et le Gouvernement devra être en état de nous dire ce que sera la subdivision des dépenses pour l'année prochaine.

Je dirai, en terminant, que quel que soit le parti auquel nous appartenions, quel que soit notre pays d'origine, quels que soient nos ancêtres, quelle que soit la date depuis laquelle ils ont commencé à vivre ici, quelles que soient les divergences d'opinion, quelles que soient les critiques adressées au Gouvernement pour ce qu'il a fait ou n'a pas fait, il importe à la population de ce pays, à celle de l'empire, aux alliés et surtout à nos ennemis de comprendre que tous les Canadiens sont unanimes à appuyer le Gouvernement jusqu'à la fin de la guerre et jusqu'à ce que la victoire vienne couronner la cause qui nous est si chère à tous.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je suis très sensible à ce que vient de dire mon honorable ami, il a prouvé qu'il comprend les grandes responsabilités auxquelles le Gouvernement a eu à faire face au sujet de la conduite de cette guerre. Au mois d'août 1914 personne ne pouvait prévoir la tâche qui nous serait réservée, surtout l'année dernière, eu égard à l'augmentation énorme de notre effectif militaire. Non seulement la guerre a pris des proportions plus vastes, mais elle va durer plus longtemps que personne d'entre nous ne se l'était imaginé.

Je suis également reconnaissant à l'honorable député de Red-Deer de son appréciation au sujet de ces responsabilités et de ce que le Gouvernement a fait pour mener cette guerre à bonne fin. Quiconque n'a pas été à même de peser de près ces responsabilités peut difficilement en juger comme il convient. Voilà pourquoi le député qui prouve qu'il comprend ce qu'a été la tâche depuis dix-huit ou vingt mois, fait plaisir à ceux qui en ont été chargés.

Sans vouloir aucunement insinuer que la discussion a été trop longue—je n'aurais pas été surpris qu'elle eût duré plus d'un jour sur le projet de résolution lui-même—je dirai qu'elle a roulé par moments, sur certains points d'une nature triviale, bien que les groupes qu'ils intéressent immédiatement puissent y attacher beaucoup d'importance, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham). Pour ce qui est des responsabilités du Gouvernement, j'espère que non seulement la Chambre, mais le pays comprendra quelles différentes transactions et affaires qui ont eu lieu dans notre immense territoire se sont trouvées, dans bien des cas, absolument hors de contrôle direct d'aucun ministre ou fonctionnaire d'un ministère, et qu'elles ne pouvaient être entièrement traitées par une administration centrale, dans un pays ayant 4,000 milles de l'Atlantique au Pacifique, et composé de nombreux groupes épars.

Je voudrais dire un mot du favoritisme, dont plusieurs membres de la gauche ont cru devoir parler. Quand à moi et quant au ministre de la Milice—c'est lui que ces questions ont le plus directement concerné—nous n'avons aucunement songé—pas plus d'ailleurs, qu'aucun autre ministre,—à nous inspirer de l'esprit de parti à ce sujet. Un membre de la gauche m'ayant parlé d'entreprises de fournitures dans les premiers mois de la guerre, je lui ai répondu que, quelle que fût la pratique ordinaire, il n'était ni convenable ni désirable de traiter des questions de cette nature à un point de vue de parti. Je puis affirmer, au nom du ministre de la Milice, que telle était aussi sa manière de voir. C'est dire que, depuis dix-huit ou vingt mois, l'on nous a reproché tant et comme, à lui, à moi et au Gouvernement, de sacrifier absolument les considérations de parti et de conduire les affaires de cette guerre de façon à décourager quelques membres du parti conservateur.

On est allé jusqu'à dire que les officiers militaires nommés par le ministre de la Milice se servaient de leur position pour insulter et vilipender le parti conservateur. J'ai invariablement répondu à ces critiques que ces officiers avaient été choisis à cause de leur capacité et que ni le ministre de la Milice ni moi n'étions disposés à nous y arrêter. Il se peut que, dans certaines localités, des amis du parti conservateur aient eu recours au favoritisme dans quelques-uns des cas mentionnés, mais d'après les renseignements que je possède je suis porté à croire que les honorables députés qui en ont parlé devant ce comité ont été induits en erreur ou que ces incidents ont été beaucoup exagérés.

L'honorable député de Regina (M. Martin) condamne le recrutement que le ministre de la Milice a fait faire dans les petites localités, l'hiver dernier. Avant de mettre ce système en pratique l'honorable ministre l'a soumis à ma considération et

à celle de ses autres collègues; il pensait remplir un double but en retenant les recrues un certain nombre de mois dans les localités où on les aurait enrôlées; d'abord, ces soldats seraient sous les yeux de leurs familles durant les premiers mois de leur instruction et ceux-ci sauraient avec qui ces jeunes gens lieraient société, et ils les verraient ensuite partir pour le camp avec plus de confiance. En outre, l'honorable ministre pensait, à tort ou à raison, que cet entraînement de quelques mois serait tout aussi profitable que si l'on eût suivi la méthode suggérée par l'honorable député de Régina.

Les remarques de l'honorable député de Regina étaient certainement bien intentionnées et le Gouvernement sera toujours heureux d'en entendre de cette nature; je lui dirai cependant que tous les jours, de la fenêtre de mon cabinet, dans l'édifice de l'est, je vois des soldats faire l'exercice sur le terrain en face du Parlement et que j'ai constaté qu'ils sont presque invariablement par escouades de huit hommes environ. J'étais témoin de ce spectacle tous les jours et j'étais porté à m'en étonner. J'en comprends maintenant la raison: c'est que, pour les nouvelles recrues, il faut leur faire faire ce qu'on appelle l'école du soldat et cette instruction peut aussi bien se donner dans les petites localités que dans les grands centres.

Quant à l'inspection médicale, je me suis renseigné auprès du sous ministre de la Milice et de la Défense et j'ai appris que l'inspection, au Canada, est tout aussi rigoureuse que celle que l'on fait subir aux troupes en Angleterre. Il est possible qu'un excès de zèle de la part des recruteurs les ait portés à exercer une pression sur les médecins chargés de faire l'inspection des recrues. Sur ce point, je ne puis rien nier ni rien affirmer. Quoi qu'il en soit, tous ces engagés volontaires sont ensuite dirigés vers un camp où une nouvelle inspection médicale a lieu et il est bien possible que certaines recrues, acceptées en premier lieu aient été reformées à la seconde inspection. Il serait difficile d'imaginer un système dans lequel ces incidents seraient entièrement évités. Les inspecteurs médicaux sont nécessairement choisis dans les différentes parties du pays. Quelqu'un a prétendu qu'ils étaient choisis en raison de leurs opinions politiques. J'aime à croire que ces plaintes ne sont pas fondées et j'en trouve la preuve dans ma propre circonscription. Je sais personnellement que bien souvent, dans la Nouvelle-Ecosse, ces inspecteurs sont désignés, non par le département de la Milice mais par les associations locales de recrutement. Dans mon comté, il y a un médecin qui pratique depuis plus de quarante ans et qui est hautement estimé par ses amis politiques de même que par ses adversaires. Il y a aussi, dans la même localité, un jeune médecin établi depuis deux ou trois ans seulement et qui appartient à une famille bien connue dans la région et dont les membres ont toujours été considérés comme les chefs du parti libéral dans cette partie du pays. Lorsqu'il a fallu choisir un inspecteur médical pour faire l'inspection des recrues, ce n'est pas au vieux praticien qu'on s'est adressé, à l'homme universellement estimé et respecté et qui est un conservateur avéré, mais bien au jeune médecin de deux ou trois ans de pratique, qui appartient à une des familles libérales les plus en vue de la région. J'espère que le cas que je viens de citer convaincra les honorables membres de cette Chambre que le département de la Milice n'a pas tenu compte des opinions politiques des médecins dans le choix des inspecteurs.

On s'est plaint aussi de ce que certains commandants de régiments, ou certains officiers recruteurs, ne se sont pas rendu un compte suffisant de leur responsabilité. L'honorable député de Regina a mentionné le cas du soldat Robert Darragh qui a été transporté à l'hôpital pour cause de maladie, et dont la famille, malheureusement, n'a pas été avertie. J'ordonnerai une enquête sur ce cas. Dans le cas des commandants de régiments, lorsque des plaintes bien fondées parviennent au département comportant qu'un officier ne remplit pas bien ses fonctions, une enquête est immédiatement institué par l'adjudant général. La semaine dernière, un membre de l'opposition m'a écrit pour m'informer qu'un certain officier ne faisait pas l'affaire, si je puis employer cette expression, et que le régiment qu'il était chargé de recruter ne serait pas bien organisé ni bien instruit s'il ne survenait pas de changement dans le commandement. J'ai fait dans cette circonstance ce que le département fait, je crois, dans tous les cas de cette nature. Le cas a été soumis à l'adjudant général qui a envoyé un officier spécial, chargé de s'enquérir de l'état du bataillon et de son organisation, pour savoir s'il y avait lieu de changer le commandant. Ceux qui n'ont pas été mêlés personnellement et intimement à l'administration du ministère de la Milice et de la Défense peuvent difficile-

ment se faire une idée de la multiplicité et et de la complexité des questions qui se présentent tous les jours et demandent une attention immédiate.

J'ai été assez surpris d'entendre l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) me reprocher d'attribuer trop de mérite au Gouvernement ou au département de la Milice, concernant ce qui a été fait dans le pays. Dans beaucoup d'occasions j'ai dû, publiquement . . .

M. MACDONALD: Mes remarqués ne s'adressaient pas à l'honorable premier ministre personnellement et je ne lui ai jamais reproché d'avoir pris une semblable attitude. J'ai protesté d'une manière générale contre cette tendance qu'on a à dire que le Canada a fait des merveilles. Je ne vois rien de merveilleux dans ce que nous avons fait.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ceci est une autre question que j'aborderai dans un instant. Dans beaucoup d'occasions, j'ai dû publiquement déclarer que sans les généreux sentiments manifestés par la population et sans le concours dévoué qu'elle a prêté au Gouvernement, il nous aurait été impossible de faire ce qui a été fait depuis vingt mois. Je tiens à être bien compris sur ce point. L'intention de mes remarques était de faire bien saisir, par la Chambre et le public, l'immensité de la tâche entreprise par le peuple canadien et d'exprimer l'espoir que cette tâche a été accomplie de manière à faire honneur au Canada et à sa population.

Quant au chiffre des enrôlements, j'ai dit qu'au mois d'août 1914, personne d'entre nous n'aurait voulu croire qu'au bout de vingt mois, 310,000 ou 320,000 hommes seraient sous les drapeaux.

A présent que la chose est faite il est facile de dire qu'on n'a jamais douté du résultat, mais je répète que si, au mois d'août 1914, quelqu'un avait proposé d'enrôler 310,000 ou 320,000 Canadiens dans l'espace de vingt mois, personne n'aurait voulu croire que l'opération aurait pu être conduite comme elle l'a été.

Mon honorable ami s'est aussi plaint de ce que nous avons refroidi l'ardeur de la jeunesse canadienne en ne permettant pas à tous les régiments de partir comme corps distincts. Je n'ai jamais constaté un refroidissement d'ardeur dû à cette cause ou à toute autre. Le seul fait d'avoir obtenu plus de 102,000 hommes dans les trois premiers mois de cette année démontre suffisamment que l'ardeur de la jeunesse canadienne n'est pas refroidie. Quant à la participation à la guerre de nos corps de milice, rien ne les empêchait d'organiser eux-mêmes des bataillons d'outre-mer. C'est ce qui a été fait dans plusieurs cas. C'est ce qu'a fait, me dit-on, le 89e régiment de Rimouski, et le 65e régiment de Montréal. Les Grenadiers Guards de Montréal, le 5e Royal Highlanders, le Victoria Rifles, le 48e Highlanders, le Mississagua Horse, le Queen's Own, le 10e Royal Grenadiers, le 90e bataillon de Winnipeg, le 55e Irish Rangers ont organisé et organisent encore des bataillons d'outre-mer.

L'honorable député de Pictou a aussi parlé du travail fait par un officier qui porte le même nom que moi, le colonel Borden, et je concours entièrement dans l'éloge qu'il a fait du travail accompli par cet officier. Mon honorable ami semble s'inquiéter du sort de la brigade écossaise. Je puis dire que ses craintes ne sont pas fondées. Voici ce qui en est: le 85e régiment a été organisé par le colonel Borden; il est maintenant bien instruit et prêt à partir pour le front; d'un autre côté, en le gardant dans la Nouvelle-Ecosse, il pourrait rendre de grands services, non dans l'organisation, mais dans l'instruction des trois autres régiments qui ont été organisés au même endroit. Toute la question est de savoir s'il est préférable, dans l'intérêt public, d'envoyer le régiment au front immédiatement ou de le garder encore quelque temps dans la Nouvelle-Ecosse, au camp d'Aldershot ou ailleurs, où il aiderait à l'instruction des autres régiments organisés par le colonel Borden, en union avec le 85e. Le chef de l'état-major a été consulté à ce sujet et je crois qu'il a fait mander le colonel Borden; il désire avoir l'opinion de cet officier, avant de prender une décision.

Mon honorable ami s'est plaint de ce que les officiers recruteurs n'étaient pas en état de se procurer les services d'un corps de musique. J'avoue ne pas être au courant des détails de cette nature. Je suppose qu'il ne serait pas régulier, de la part d'un officier recruteur, de payer des musiciens à moins d'y être autorisé par le département de la Milice.

Dans plusieurs parties du pays le recrutement a été fait par des particuliers et le Gouvernement est profondément reconnaissant—le public doit l'être aussi—envers ceux qui, nuit et jour, ont consacré leurs efforts à l'accomplissement de cette noble tâche. Ce travail a été volontaire dans une grande mesure, et il se peut que quelques-unes de ces associations de gens bien disposés n'ont pas pu promettre que le départe-

ment de la Milice paierait certaines dépenses. Toutefois, tout cela démontre simplement qu'on a tenu compte de l'intérêt public afin d'empêcher l'emploi des fonds de l'Etat, sauf lorsque cet emploi était suffisamment autorisé.

Le représentant de Pictou dit que de nobles aspirations ont été refroidies par le partage répréhensible des commandes. Je n'admets pas entièrement que cela puisse influer sur les aspirations de la population canadienne. L'honorable député ajoute qu'une personne du Cap-Breton a cherché à faire de l'administration de la commission des hôpitaux une question de clientèle politique.

M. MACDONALD: Non. Il s'agissait de savoir si l'Etat prendrait possession d'un hôpital auquel cas cette personne devait préparer la liste des employés dont il recommanderait la nomination.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Tous ces hôpitaux sont administrés par une commission dont les membres sont nommés sans égard à leurs affiliations politiques, et s'il y a au Cap-Breton, ou ailleurs, quelqu'un qui s'imagine que la commission des hôpitaux guide sa conduite sur les besoins de la clientèle politique, tout ce que je puis dire, c'est qu'il s'apercevra en fin de compte qu'il est complètement dans l'erreur.

M. MACDONALD: Je ne me plains pas de la commission des hôpitaux.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quant à l'obtention de commissions par le favoritisme, l'expérience m'a appris que le ministre de la Milice a cherché à obtenir des hommes capables et qu'il n'a obéi qu'à ce motif-là. Un député de la gauche, je ne sais pas exactement lequel, a laissé voir que le Gouvernement serait l'objet des reproches, quoi qu'il fît. Ainsi, si un conservateur recevait une commission, on se plaindrait que c'est par favoritisme; et si un libéral était choisi pour commander, on dirait que ce choix est fait pour l'écarter du chemin et pour avoir champ libre.

Quant aux mitrailleuses au sujet desquelles le représentant de Pictou (M. Macdonald) a demandé des renseignements, je ne crois pas que le Gouvernement ait lancé l'appel dont il parle. Qu'il me soit permis d'exposer la situation, le gouvernement de la province d'Ontario par exemple, désirait donner quelque chose pour la guerre par l'entremise du gouvernement fédéral. Il conseillait et désirait l'achat de mitrailleuses, et nous avons accepté la proposition dans le même sentiment qui l'avait dictée. L'affaire a été complètement expliquée au public dans une lettre que j'ai adressée au gouvernement de l'Ontario et que celui-ci a fait connaître à la dernière session de la législature. Une personne, un vrai patriote canadien, qui a perdu un proche parent pendans cette guerre, il y a près d'un an, a manifesté au Gouvernement le désir de faire un don de $100,000 pour perpétuer, pour ainsi dire, le sacrifice de son frère qui avait donné sa vie pendant la guerre. Il désirait surtout que le Gouvernement fît servir cette somme à l'achat de mitrailleuses, et, si le règlement du ministère de la guerre ne le défendait pas, ajoutât des mitrailleuses à ceux des régiments de l'armée anglaise, lorsque nos troupes canadiennes iraient au front.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce M. James Carruthers?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non, c'est M. Huntley Drummond, de Montréal. Nous y avons consenti. Puis, les journaux s'emparèrent de l'idée et demandèrent des mitrailleuses. A ce moment-là, la presse parlait toujours de l'extrême importance des mitrailleuses sur le champ de bataille. Entre temps, le Gouvernement ne restait pas inactif. Au mois d'octobre 1914, lorsque j'ai administré les affaires du département de la Milice pendant une semaine environ, je me souviens que quelqu'un m'a représenté que, si nous n'acceptions pas sur-le-champ la proposition qui nous était faite de fournir des mitrailleuses, nous courrions risque de tout perdre. Ces canons étaient au nombre de 250. J'ordonnai de commander les canons immédiatement, et ils ont été commandés le jour même où l'affaire m'a été signalée. Il y eut de nouvelles commandes pendant l'automne et l'hiver, et des commandes considérables pendant le printemps et l'été de 1915.

Le Gouvernement avait constamment en l'idée la nécessité de se procurer des mitrailleuses, mais lorsque les journaux entreprirent cette croisade en différentes parties du pays, des patriotes s'y intéressèrent dans toute l'étendue du Canada, et ils offrirent et versèrent de fortes sommes d'argent. Si mes souvenirs sont fidèles, le montant total des souscriptions versées s'est élevé à $800,000. A mon retour d'Angleterre, la question me fut soumise et je fis connaître au public les intentions du ministère dans un discours prononcé dans la ville de Saint-Jean. Je n'ai pas le texte de ce discours sous les yeux, mais j'ai déclaré clairement que le Trésor

devait fournir les fonds pour l'achat des mitrailleuses, et j'exprimai l'espoir que ceux qui voulaient employer une partie de leurs ressources à des fins patriotiques, contribueraient plutôt au Fonds patriotique, à l'association canadienne des contingents de guerre à la Croix-Rouge et à d'autres œuvres analogues, j'ai cru nécessaire de faire trois ou quatre déclarations semblables avant que l'agitation s'apaisât. On s'est alors demandé ce qu'il fallait faire de l'argent reçu. Après mûre réflexion, nous en sommes venus à la conclusion qu'il n'était pas à désirer, ni même possible, qu'on remît ces sommes. Dans quelques cas, le Gouvernement fut prié de rembourser les donateurs. La réponse fut toujours la même, le Gouvernement expliquait pourquoi, dans les circonstances, il jugeait inopportun de commencer le remboursement. L'un des motifs était qu'une partie de l'argent avait servi à l'objet pour lequel il avait été donné, et que nous ne croyions pas utile ni désirable d'entreprendre pareille chose.

Le représentant de Pictou a aussi parlé du réquisitionnement des vaisseaux, et je dois dire que j'approuve une grande partie de ses commentaires. Je puis lui affirmer que le Gouvernement n'a pas négligé de soumettre aux autorités du Royaume-Uni toutes les raisons qu'il a énumérées, et que dans plusieurs cas, du moins, nous avons obtenu que le gouvernement anglais revînt sur sa décision de réquisitionner les vaisseaux qui faisaient le trafic intérieur au Canada. D'excellents motifs l'ont engagé à prendre cette attitude.

Un comité de l'amirauté, qui siégeait à Londres et dont aucun représentant du gouvernement ou de la population du Canada n'est membre, ne saurait être au courant de la situation de ce pays, ni connaître à fond les intérêts des nôtres et le besoin qu'ils ont de communications par eau. Tous ces motifs ont été invoqués en termes énergiques, et plusieurs fois, depuis trois à quatre mois, ce sujet a donné lieu à des communications du gouvernement canadien aux autorités du Royaume-Uni.

Je m'unis au représentant de Pictou pour rendre hommage à l'attachement et au désintéressement dont les femmes canadiennes ont fait preuve pendant cette guerre.

L'honorable député a aussi mentionné le recrutement pour le service naval. Je regrette de n'être pas en état de le renseigner sur ce sujet, mais le ministre du Service naval le fera, à n'en pas douter.

Mon honorable ami était porté à critiquer les efforts tentés par le ministère de l'Agriculture et par le ministère des Finances pour faire sentir à la population l'importance de la production et la nécessité de l'économie.

En dépit de l'avis contraire de l'honorable député, je ne crois pas qu'un pareil conseil soit déplacé. Je me rappelle avoir été fortement impressionné par une remarque que m'avait faite un agent que le gouvernement du Danemark avait envoyé en ce pays, il y a quelques années. J'ai causé avec lui pendant quelques instants sur la colline où s'élève le palais législatif, et pendant ce court entretien, je lui ai demandé: "Qu'avez-vous le plus remarqué jusqu'à présent pendant votre visite au Canada?" Il répondit: "Si je puis vous parler à cœur ouvert, ce qui m'a le plus frappé au cours de ma visite en ce pays, c'est l'horrible gaspillage qui a lieu de l'Atlantique au Pacifique." Je crois que le besoin d'augmenter la production et l'opportunité d'économiser et de supprimer le gaspillage sont des choses qu'on peut à bon droit faire sentir à la population canadienne au cours de cette guerre; et, à mon avis, le ministère des Finances et le ministère de l'Agriculture ne se sont pas trompés en entreprenant cette croisade.

Quant aux châtiments cruels et inaccoutumés, je suis d'accord à les réprouver. Le sous-ministre de la Milice m'apprend que rien dans les règlements militaires ne les justifie. Toutes les recherches nécessaires seront faites—une enquête a lieu en ce moment—et si l'on constate que les affirmations qui ont été faites en cette enceinte sont fondées, il faudra nécessairement prendre les mesures qui s'imposeront.

Le représentant de King (I.P.-E.) (M. Hughes) a mis sur le tapis des questions dont je n'entretiendrai pas longtemps la Chambre; cependant, je désire commenter quelques-unes d'entre elles.

Quant au lait en poudre, j'apprends que l'analyse à laquelle on trouve à redire, a été faite par l'analyse fédéral. Le département se croyait autorisé à y avoir foi. J'apprends aussi que la ration dont le lait en poudre formait une partie était établie par le service du train et des subsistances, et que l'on a demandé les soumissions de la façon ordinaire.

En ce qui regarde l'annonce du Collège militaire, il dit qu'un journal de sa province n'avait pas reçu la permission de la publier. Le sous-ministre de la Milice et de la Défense m'informe que peu de journaux ont eu l'autorisation de publier cette annonce et que nombre d'organes conservateurs ont demandé en vain cette autorisation.

L'honorable député dit que "six cents officiers canadiens tenus en disponibilité" pour me servir de ses paroles exprimant un renseignement faux et malicieux—sont encore actuellement en Angleterre. On me dit qu'un certain nombre d'officiers en Angleterre sont "surnuméraires" comme on les appelle, mais tous sont attachés à quelque régiment et tous sont affectés à certains emplois. Mon honorable représentant de l'opposition c'est, je crois, l'honorable député de King (I.P.-E.) (M. Hughes) a critiqué certains membres de cette Chambre pour avoir endossé l'uniforme et pour s'être efforcés d'accomplir leur devoir de fils loyaux et patriotiques de la patrie. Mon honorable ami a reçu une réponse suffisante de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) qui a fait observer que même ceux qui ne possédent pas la science et l'expérience militaires nécessaires leur permettant d'aller au front ou même ayant dépassé la limite d'âge et se trouvant dans l'impossibilité physique de résister aux fatiques et aux misères du front peuvent cependant rendre des services appréciables au pays en consacrant leurs énergies dans les régions qu'ils habitent à l'enrôlement de régiments qui feront leur devoir sur le champ de bataille. Des efforts de cette nature, il faut les louer et non les condamner. Mon honorable ami de Westmorland (M. Copp) a parlé de différents sujets auxquels a déjà répondu l'honorable représentant de Cumberland (M. Rhodes). Je n'insisterai pas en ce qui me regarde, et, j'en suis sûr, en ce qui concerne le ministre de la Milice le Gouvernement n'a pas connaissance qu'on se soit départi des méthodes convenables et bien établies dans l'administration des affaires de la Milice, soit dans le comté de Cumberland soit ailleurs.

Mon honorable ami le député de Rouville (M. Lemieux) a dit que depuis la déclaration des hostilités on ne s'est pas occupé du général Lessard. Je m'oppose à cette assertion, parce que le général Lessard a eu à s'acquitter de devoirs excessivement importants. Je ne crois pas que personne au front ait eu de plus grandes responsabilités et qui ait mieux accompli sa tâche que le général Lessard dans sa position d'inspecteur général.

Je sais ce qu'il a accompli dans la province d'Ontario et je crois qu'il a rendu service au Canada et à l'empire dans l'exécution de ses fonctions si importantes d'inspecteur général.

L'honorable député a parlé de l'aide que pourrait donner le général Lessard à la cause du recrutement dans la province de Québec. Il me fera plaisir de donner toute mon attention à ces différentes choses. Je rends hommages aux splendides citoyens d'origine française de la province de Québec qui sont partis pour le front et qui dans un très grand nombre de circonstances se sont conduits glorieusement. J'ai prononcé les mêmes paroles à leur adresse quand j'eus le privilège de fouler le sol de France et de Belgique, l'été dernier. A cette occasion j'ai eu l'honneur de féliciter certains de ces braves des services remarquables qu'ils avaient rendus au Dominion et à tout l'empire par leur conduite.

Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a parlé de certaines questions auxquelles j'ai répondu aussitôt, excepté une. Il a suggéré, même il a affirmé que les listes des pertes étaient sous la juridiction de certaines autorités—je ne suis pas parfaitement sûr de ce qu'il voulait dire—non dans le but de renseigner le public aussitôt que possible mais afin de faire face à certaines exigences politiques et de servir de bouclier à ceux que l'on a mis à la tête de la direction de cette guerre.

Quant à ce qui regarde le Gouvernement, je désire répudier dans les meilleurs termes parlementaires possibles toute déclaration de cette nature. On m'apprend et je crois que les pertes au pays, sont publiées aussi rapidement que possible, ce répondant aux remarques de l'honorable député d'Edmonton.

En premier lieu, il est nécessaire que le plus proche parent soit averti. Les télégrammes sont déchirés, les hommes identifiés, tous les détails mis au point et, après tout ce qui a été fait, les pertes sont publiées aussitôt que possible.

C'est tellement le cas, que le personnel du département de la Milice et de la Défense chargé de ce travail ne quitte pas son poste avant quatre ou cinq heures du matin quand ces listes parviennent au département. La raison en est d'avertir les proches parents de ceux qui ont été tués ou blessés. Lorsque l'on est sûr que cet avis a été donné aux proches parents, on ne perd pas un moment à rendre les pertes publiques.

Inutile d'importuner le comité davantage dans le moment. Cependant j'espère que les honorables membres des deux côtés de la Chambre et le pays donneront au moins à ceux qui sont responsables de l'administration de la chose publique dans les circonstances difficiles dans lesquelles nous nous débattons le crédit de faire leur possible.

Quant à moi de même que mes collègues, c'est ce que nous avons fait, ce qui n'est pas seulement le but du pays mais de l'empire et de l'univers avec toute l'énergie possible dont nous pouvons disposer.

(Il est fait rapport des résolutions qui sont adoptées.)

La séance est levée à une heure moins cinq minutes, mardi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mardi, 2 mai 1916.

La séance est ouverte à trois heures.

DEPOT DU BUDGET SUPPLEMENTAIRE DE L'EXERCICE 1916-1917.

Un message de Son Altesse Royale, le Gouverneur général, transmettant à la Chambre des communes le budget supplémentaire pour l'exercice finissant le 31 mars 1917, est déposé par l'honorable M. White (ministre des Finances). Il en est fait lecture à la Chambre par M. l'Orateur et il est renvoyé au comité des subsides.

1re LECTURE

D'un projet de loi (bill n° 97) déposé par le très honorable sir Robert Borden (ministre intérimaire de la Milice et de la Défense) accordant à Sa Majesté de l'aide pour les fins de la défense militaire et navale.

DECORATIONS MILITAIRES.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): On a reçu, il y a quelque temps, une liste des décorations, médailles, etc., accordées aux volontaires du corps expéditionnaire canadien; une copie de cette liste a été déposée sur le bureau de la Chambre, le 12 avril. On s'est convaincu plus tard que la liste contenait certaines erreurs. Le bureau des Archives a donc comparé cette liste avec celle publiée dans la "Gazette de Londres," portant la même date, et je dépose sur le bureau la liste corrigée.

SEANCES A DEUX HEURES.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Quelques honorables membres des deux côtés de la Chambre, m'ont laissé entendre qu'il serait plus commode, tout en aidant à expédier la besogne aussi promptement, que la Chambre, au lieu de siéger le matin, se réunît à deux heures. Je suis prêt à accepter cette proposition, si la Chambre l'approuvve, et conséquemment, s'il n'y a pas d'opposition, je proposerai que la motion inscrite au Feuilleton soit libellée ainsi qu'il suit:

A partir du mercredi, 3 mai, et jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunira chaque jour à deux heures de l'après-midi.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Dois-je penser que le Gouvernement n'a aucune loi nouvelle à proposer?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Aucune d'un caractère important. Il est possible qu'il y ait une ou deux mesures de peu d'importance. Peut-être une légère modification à la loi de la cour de l'Echiquier. C'est pour obvier à une difficulté que mon très honorable ami a éprouvée. . .

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je ne fais aucune objection. Des mesures de ce genre ne comptent guère, je voulais parler de lois importantes. Le bruit a couru avec persistance que le Gouvernement songeait à proposer une mesure concernant les chemins de fer. Je vois dans le budget supplémentaire qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre qu'il y a des crédits pour le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien. Je suppose que c'est cette législation que le Gouvernement a en vue, et pas d'autre?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui, c'est cette législation que nous avons en vue.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Et pas d'autre proposition relative aux chemins de fer d'aucune sorte?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'en suis pas bien sûr; mais s'il y en avait, je ne vois pas que le fait de se réunir à deux heures en gênerait beaucoup la discussion. Jusqu'à présent il n'y a rien de décidé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: J'ai compris que mon très honorable ami a dit, il y a un instant, que le Gouvernement n'avait pas d'autre loi importante à proposer, seulement une modification à la loi sur la cour de l'Echiquier, et autres propositions de cette nature. Dans ce cas-là, il n'y a rien de plus à dire. Je voulais savoir si nous devions nous attendre à d'autres projets de loi importants concernant les chemins de fer.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il n'y a encore rien de décidé. Les seules mesures sur lesquelles une décision a été prise sont celles que j'ai mentionnées à mon honorable ami il y a un instant.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: La motion ainsi modifiée par mon honorable ami n'offre pas autant d'inconvénients que la proposition de siéger le matin en aurait eus, mais mon très honorable ami sait que, règle générale, la Chambre ne commence pas à siéger le matin avant de savoir si le Gouvernement n'a pas encore des mesures importantes à proposer. Nous ne siégeons le matin que lorsque les affaires qui restent, bien qu'elles puissent être importantes, ne sont pas d'une nature à donner lieu à débat.

Pour le présent, le programme du Gouvernement ne contient aucun projet de conséquence, à part le projet de résolution déposé aujourd'hui, et la proposition concernant l'emprunt de guerre. Quant à cette dernière mesure, le parti libéral ne la combattra pas; nous l'étudierons scrupuleusement, mais non pas dans un esprit d'opposition. Mais je n'en dirai pas autant au sujet des propositions très importantes qui ont été déposées aujourd'hui. Je vois que l'on propose d'accorder encore de l'aide au Grand-Tronc et au Nord-Canadien. Ces propositions doivent avoir été le résultat de négociations entre le Gouvernement et les deux compagnies, et la correspondance doit avoir été inportante et volumineuse. La seule demande que j'ai à faire à mon très honorable ami c'est, qu'avant de changer le programme des séances et de se réunir à deux heures de l'après-midi, il fasse déposer la correspondance. J'espère qu'elle sera déposée immédiatement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que le ministre des Finances sera en état de déposer, demain, tous les documents qui existent. Ainsi que l'a fait remarquer mon très honorable ami, le changement que nous proposons n'est pas très important. Je sais d'une façon certaine que plusieurs députés préfèreraient que les séances commençassent toujours à deux heures de l'après-midi au lieu de trois. J'ai abandonné l'idée d'avoir des séances du matin, parce que les membres des deux côtés de la Chambre étaient d'accord pour penser que nous ferions réellement plus d'ouvrage en commençant les séances à deux heures de l'après-midi qu'à onze heures du matin, ce qui serait un inconvénient, maintenant que le Parlement est situé à une assez grande distance de la résidence des députés, et leur laisse peu de temps entre la clôture de la séance du matin à une heure et l'ouverture de la suivante à trois heures. J'ai donc pensé que le changement que je propose permettrait d'expédier les affaires tout aussi vite, et en même temps offrirait moins d'inconvénients aux honorables membres des deux côtés de la Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Après ce que vient de dire mon très honorable ami, que la correspondance relative à ces appropriations sera déposée demain, je ne m'oppose plus à la motion.

L'hon. M. GRAHAM: Je désirerais suggérer au premier ministre une idée qui, peut-être, mérite l'attention de la Chambre. Nous siégeons ici pendant les sessions de soir en soir—quelqus-uns au moins le font...

Le très hon, sir ROBERT BORDEN: Bien peu.

L'hon. M. GRAHAM: Ces séances du soir sont fatigantes et l'on ne peut pas, le lendemain, faire un aussi bon travail que si l'on avait joui des heures ordinaires du repos. J'ai eu l'honneur autrefois d'être, dans la province d'Ontario, le chef du parti libéral, lorsque feu sir James Whitney était premier ministre et, sans trop le laisser connaître, nous nous étions entendus pour ne siéger que trois soirs par semaine à cette session-là. Aussi, le lendemain, nos députés étaient tous dans de bonnes dispositions pour le travail, la besogne n'avançait pas moins bien et la session ne durait pas plus qu'elle ne l'aurait fait autrement. Ce ne serait donc pas une mauvaise idée pour le Gouvernement de faire un essai de cette sorte à la prochaine session, d'élaborer davantage peut-être le programme de nos travaux pour le moment où la Chambre se réunit et d'abréger les sessions du soir, sinon de les supprimer entièrement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami veut-il que nous commencions nos séances plus tôt?

L'hon. M. GRAHAM: Nous nous réunissions aux mêmes heures, et je crois que le travail se faisait tout aussi rapidement. Quelques-uns ne faisaient peut-être pas d'aussi longs discours que nous en faisons maintenant et la session, dans tous les cas, n'était pas plus longue que lorsque nous avions l'habitude de siéger tous les soirs.

L'hon. M. ROGERS: Vous n'aviez pas les affaires des Provinces maritimes à discuter.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si nous pouvions nous mettre dans une bonne disposition d'esprit relativement au travail et retrancher peut-être certains sujets qui n'ont que bien peu d'importance et dont la discussion nous fait perdre beaucoup de temps, la proposition de mon très honorable ami produirait, je le pense bien, le résultat qu'il en attend, mais la députation est ici beaucoup plus nombreuse que dans la chambre d'assemblée de la province d'Ontario et les députés, naturellement, cherchent à se rendre utiles. A tort ou à raison, ils se font une haute idée de l'importance des collèges qu'ils représentent. Je crains qu'il ne soit bien difficile de pouvoir terminer la besogne de la session en ne siégeant que de trois à six heures. Aux Etats-Unis, on se réunit dans la matinée.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Ils se réunissent à midi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne crois pas que, règle générale, ils siègent dans la soirée.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très rarement. Les heures de séance sont de midi à six.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si nous pouvions arriver à cela, je suis sûr que personne dans cette Chambre n'en serait plus heureux que moi, parce que, si les longues séances fatiguent tout le monde et surtout ceux qui restent jusqu'à la fin, elles sont encore plus fatigantes pour les membres de l'administration, comme mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham) a dû s'en apercevoir quand lui-même était ministre sous le Gouvernement précédent. Je donnerai avec plaisir mon attention à ce qu'il vient de proposer et, si l'on croit qu'il vaudrait mieux nous réunir plus tôt dans la journée et de tenir le soir les séances de comités, c'est un essai que, pour ma part, je tenterai avec plaisir.

L'hon. M. MARCIL: Si la Chambre ne siège pas le soir, rien n'empêche les comités de se réunir plus tôt le matin. Rien n'empêche la Chambre non plus de faire son travail entre deux et six heures de l'après-midi. L'expérience a montré que les séances de l'après-midi sont celles où il se fait le plus d'ouvrage et, si les séances du soir étaient retranchées, les comités pourraient se réunir à neuf heures et demi ou dix heures du matin. Ils auraient fini pour midi ou pour midi et demi et la Chambre se réunirait à deux heures pour une séance qui durerait jusqu'à six et même sept heures au besoin.

(La motion, ainsi modifiée, est adoptée.)

DEPOT D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN (N.-B.) A QUEBEC.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux), propose que la Chambre se forme demain en comité général pour examiner le projet de résolution suivant:

1. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention de $3,200 par mille à la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Québec pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après, qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour le nombre de milles subventionnés; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accordée en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de 50 pour 100 de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille, savoir:

(a) Un chemin de fer de Andover, comté de Victoria, à Centreville, comté de Carleton, ne dépassant pas 26 milles;

(b) Un chemin de fer de Centreville à Gagetown, comté de Queen, ne dépassant pas 120 milles;

(c) Un chemin de fer à partir d'un point à ou près de Gagetown jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Westfield, comté de King, ne dépassant pas 45 milles.

2. Le Gouverneur en conseil pourra autoriser le ministre des Chemins de fer et des Canaux du Canada et lui donner le pouvoir de conclure une convention avec le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et la "St. John and Quebec Railway Company", subordonnément à l'adoption, par la législature du Nouveau-Brunswick, de la législation nécessaire à cette fin, en vertu de laquelle convention la compagnie construira, d'après un mode type propre à en assurer l'exploitation en toute sûreté, la ligne de chemin de fer à partir de Gagetown, ou d'un point à proximité de Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Westfield, le ou avant le premier jour de juillet 1917, et parachèvera la construction et l'équipement de ladite voie ferrée, à tous égards, en pleine conformité des devis et des exigences prescrites, le ou avant le premier jour d'août 1917,—et parachèvera la construction et l'équipement de la ligne entre Centreville et Andover, conformément auxdits devis et exigences le ou avant le trente-unième jour de décembre 1918; et ladite convention étant devenue effective entre les parties contractantes, le Gouvernement du Canada louera par bail intérimaire, censé courir à commencer du premier jour d'avril 1915, et exploitera la ligne de chemin de fer entre Centre-

ville et Gagetown jusqu'à parachèvement, dans les délais ci-dessus spécifiés, de toutes les lignes qui doivent être louées au Gouvernement du Canada en vertu de la convention, moyennant les termes et conditions à être agréés ; et lorsque la ligne entre Gagetown et Westfield sera complétée, le Gouvernement du Canada louera et exploitera ladite ligne jusqu'à parachèvement du reste de la ligne jusqu'à Andover, le tout en conformité des termes et conditions à être définis, et agréés en chaque cas, y compris la répartion au taux de 40 et 60 pour 100 des recettes brutes, tel que spécifié ci-après. Le Gouvernement du Canada convient de plus que, du moment que les lignes de chemin de fer entre Centreville et Gagetown, et à partir de Gagetown, ou d'un point à proximité de Gagetown jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Westfield, et entre Centreville et Andover, auront été toutes construites et outillées de manière à obtenir l'approbation de l'ingénieur ou des ingénieurs nommés par le ministre, le Gouvernement du Canada consentira un bail desdites lignes de chemin de fer et les exploitera d'après les termes et conditions arrêtés et qui formeront partie dudit bail pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, avec entente que le Gouvernement du Canada fournira le matériel roulant nécessaire, convenable et suffisant pour l'exploitation desdites lignes de chemin de fer, et les maintiendra et réparera à ses propres frais durant la période complète du bail ; et lorsque lesdites lignes de chemin de fer auront été parachevées et équipées comme il est spécifié ci-dessus, et que le Gouvernement du Canada aura effectué un bail de toutes ces différentes voies ferrées, le Gouvernement du Canada paiera semi-annuellement à la province 40 pour 100 des recettes brutes desdits chemins de fer tenus à bail, y compris 40 pour 100 des recettes brutes provenant du trafic sur la ligne ferrée du chemin de fer Canadien du Pacifique et sur le pont et le chemin de fer de la "St. John Bridge and Railway Extension Company" depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean au cas où ces droits de circulation seront acquis par la compagnie ; et après l'échéance de toutes actions-débentures et obligations garanties par la province, et de toutes obligations et autres garanties de la province à l'égard de la construction desdits chemins de fer ou d'aucuns de ces chemins, tous loyers, comme susdit, seront payés semi-annuellement à la compagnie. Le Gouvernement du Canada aura le droit et le pouvoir de retenir et d'affecter au paiement du loyer dû à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu de tout bail acquis par la "St. John and Quebec Railway Company", et aussi au paiement du loyer dû à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à la "St. John Bridge and Railway Extension Company" aux termes de tout bail ou de tous baux de pouvoir de circulation acquis par la "St. John and Quebec Railway Company", à même tous deniers qui pourront de temps à autre être dus et payables sous le régime de ladite convention par le Gouvernement du Canada à la province ou à la compagnie, suivant le cas, et pourra en conséquence, faire ces paiements de loyer, de temps à autre, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à ladite "Bridge Company" ; et cette retenue et le paiement de ces deniers pour loyer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à ladite "Bridge Company", comme prévu ci-dessus, seront censés être des paiements, sous le régime de la convention, à la province ou à la compagnie, suivant le cas, aussi complets et définitifs que s'ils étaient autrement effectués sous le régime de la convention.

Au cas où la compagnie manquerait ou négligerait d'acquérir et d'obtenir des droits de circulation depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean, tel que prévu dans la convention, le Gouvernement du Canada pourra acquérir ces droits de circulation par bail ou baux en son propre nom et en payer le loyer, ou pourra construire une ligne ferrée depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean, et dans ce cas ou ces cas, ni la province ni la compagnie n'auront de droit ou d'intérêt dans ledit bail au lesdits baux ou dans cette ligne ferrée construite, ou n'auront aucun droit aux recettes découlant de ces droits de circulation en vertu dudit loyer ou de l'exploitation de ladite ligne construite, et toutes les recettes dans ce cas ou dans ces cas seront au seul bénéfice du Gouvernement du Canada. Il est entendu et convenu que toute dépense faite par le Gouvernement du Canada pendant la durée desdits baux ci-dessus mentionnés ou d'aucuns d'eux, telle que généralement portée au débit du compte capital par les compagnies anglaises de chemins de fer, y compris les dépenses pour voies additionnelles, voies d'évitement, cours, bâtiments, revision d'alignement et de rampes, et autres facilités requises pour la réglementation économique et efficace du trafic, sera remboursée au Gouvernement du Canada par la compagnie à même ledit pourcentage de 40 pour 100 des recettes brutes payables à la compagnie aux termes de la convention, ou par des débentures garanties par hypothèque sur lesdits chemins de fer, portant 4 pour 100 d'intérêt, au gré de la compagnie.

3. La loi des chemins de fer de l'Etat ainsi que les lois ci-devant passées et qui le seront à l'avenir à l'effet de la modifier devront s'étendre et s'appliquer à toute ligne ou toutes lignes de chemins de fer louées ou exploitées par Sa Majesté sous le régime des dispositions de ladite convention.

4. Toute dépense faite sous le régime des dispositions de la loi basée sur les présentes résolutions et de ladite convention devra être payée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

5. Toute partie de la ligne de chemin de fer de la compagnie qui pourra être construite sur des terres acquises, par achat ou bail, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de Sa Majesté, dans ou près la cité de Fredericton, pourra être incluse pour les objets de la subvention par les présentes autorisée comme étant une partie de la longueur totale de la ligne de la compagnie.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. KYTE: Je désire dire quelques mots sur une question de privilège. Je remarque dans la "Gazette" de Montréal d'aujourd'hui la dépêche suivante:

Une particularité des témoignages qui seront recueillis par la commission royale d'enquête sur les accusations de Kyte à propos des commandes de fusées et qui sont attendus avec intérêt à Ottawa, c'est qu'ils indiqueront à quelle source le député de Richmond a puisé le renseignement sur lequel il a basé la série de

ses allégations sur la commission d'un million de dollars. On a avancé beaucoup de théories depuis le discours de M. Kyte dans lequel il a lu un prétendu contrat pour le partage de fortes commissions entre MM. Yoakum, Cadwell et Bassick, sur la source qui avait fourni le contrat. On a déjà déclaré, et l'opposition ne l'a pas nié, qu'aucun contrat de ce genre n'avait été exécuté. On admet cependant aujourd'hui que le renseignement a été donné par une société d'avocats germano-américains de New-York, et le mystère qui reste à découvrir, c'est comment M. Kyte a pu l'obtenir. On déclare ouvertement dans les corridors que c'est la société en question qui a été la source de ses renseignements, et si c'est exact, il est intéressant de savoir que la même société n'a jamais hésité à faire connaître la grande sympathie qu'elle éprouve pour l'Allemagne. Si cela peut être démontré, il n'y aura pas beaucoup de sympathie au Canada pour M. Kyte.

Cet article renferme deux déclarations que je désire contredire de la façon la plus énergique. La première est relative à un contrat qui aurait existé ou non entre Yoakum, Cadwell et Bassick pour le partage de $1,000,000. Je déclare absolument que mes renseignements sont qu'il existe un contrat signé, scellé et livré aux parties intéressées. En réalité, son existence n'a pas été niée par l'honorable ministre de la Milice et Défense quand il a prononcé ici son discours en réponse au mien. Quant à la seconde déclaration relative à la source de mes renseignements je désire dire qu'ils proviennent de sources aussi loyales aux intérêts britanniques que celles qui sont associées avec la "Montreal Gazette". Je ne dis pas cela avec le désir de blesser quiconque est associé avec ce journal ou de mettre en doute sa loyauté. J'estime qu'il est important que cette dénégation soit recueillie dans nos archives le plus tôt possible, et comme les témoignages sont reçus tous les jours par la commission royale, il restera assez de temps à la "Montreal Gazette" ou à tout autre journal pour faire des commentaires sur leur valeur.

LA QUESTION BILINGUE.

L'hon. M. MARCIL: En l'absence de l'honorable député de Kamouraska (M. E. Lapointe) je demanderai au ministre de la Justice s'il voudrait avoir l'obligeance de compléter le relevé qu'il a déposé à propos d'une certaine loi d'Ontario relative aux écoles bilingues. L'honorable député de Kamouraska voudrait avoir l'arrêté du conseil avec le rapport fait par le ministre sur lequel il est basé, ainsi que la correspondance échangée entre le Gouvernement et la province d'Ontario.

L'hon. M. DOHERTY: Il me semble que tout ce qu'on m'a demandé, ce sont les pétitions et elles ont été déposées par le secrétaire d'Etat. Je me ferai un plaisir de déposer le décret du conseil.

L'hon. M. MARCIL: Et la correspondance échangée avec le gouvernement d'Ontario?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'ai pas encore vu le décret du conseil.

L'hon. M. DOHERTY: Je déposerai le décret du conseil avec le rapport sur lequel il est basé. Je n'avais pas compris qu'il avait été demandé.

PRETENDUE CAPTURE PAR LE "RAINBOW".

L'hon. M. LEMIEUX: Puis-je demander à l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries s'il a lu la dépêche dont j'ai donné lecture hier à la Chambre, à propos de la saisie d'un navire allemand par le "Rainbow"? J'aimerais savoir si la nouvelle est vraie.

L'hon. M. HAZEN: Je crois qu'un navire a été saisi par le "Rainbow". Il existe au ministère des renseignements à ce sujet, et je les communiquerai à mon honorable ami.

L'hon. M. PUGSLEY: Etait-ce un navire allemand?

L'hon. M. HAZEN: Je ne suis pas sûr s'il s'agit d'un navire allemand ou d'une autre nationalité; mais, dans tous les cas, il s'agit d'un navire qui transportait des marchandises pour l'ennemi.

L'hon. M. LEMIEUX: La dépêche déclare que c'est un navire américain, naviguant sous pavillon allemand.

VENTE DE MUNITIONS POUR LES ARMES PORTATIVES.

M. MACDONALD: Hier, le très honorable premier ministre, a déposé sur le bureau le dossier concernant les munitions pour les armes portatives. Dans la note qui a été préparée en apparence par le ministre pour être soumise au conseil, il ne se trouve pas d'arrêté du conseil.; je voudrais donc savoir du chef du Gouvernement si un arrêté du conseil approuvant cette transaction a jamais été adopté?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il n'y a pas eu de décret de rendu à ce sujet. La question a été soulevée en l'absence

du ministre, de sorte qu'elle est restée en suspens jusqu'à son retour. Vu que la Chambre avait ordonné le dépôt des documents et que certaines obligations avaient été formulées par le très honorable chef de l'opposition, l'affaire est restée en suspens jusqu'au dépôt des documents sur le bureau.

M. MACDONALD: Je signalerai à l'attention du très honorable premier ministre que la note qui, apparemment, a été soumise au conseil des ministres porte la date du 5 janvier 1916, soit une couple de mois avant le départ du ministre; on aurait donc eu tout le temps voulu pour rendre un décret si on l'avait désiré. En outre, le rapport appuie sur ce fait que l'on a obtenu l'assurance que les munitions qui ont été vendues au colonel J. W. Allison devaient être utilisées pour des fins d'essai et qu'il ne serait payé aucune commission à qui que ce soit. Or, il n'y a dans le dossier ni lettre ni document quelconque qui indiquent que l'on ait obtenu par écrit des assurances de cette nature. Le très honorable premier ministre voudrait-il faire compléter le dossier?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: S'il existe d'autres documents qui ont trait à cette affaire, je verrai à ce qu'ils soient déposés sur le bureau. Il me semble que tous les documents qui se rapportent à la question ont été déposés.

M. MACDONALD: Le ministre a introduit dans le dossier une note dans laquelle il prétend qu'il a reçu des promesses positives quant à l'emploi de ces munitions. Je présume donc que, si l'on doit attacher quelque valeur à ces promesses, il faut qu'elles aient été données par écrit.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne sais pas du tout si ces promesses ont jamais été données par écrit. Je prendrai des renseignements à cet égard et je m'en assurerai.

DISCUSSION GENERALE DU BILL MODIFIANT LA LOI FEDERALE SUR LA TEMPERANCE.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), le projet de loi (bill n° 90) tendant à modifier la loi fédérale sur la tempérance, est lu la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

L'hon. M. DOHERTY: Comme les honorables députés peuvent s'en rendre compte en jetant un coup d'œil sur ce projet de loi, nous proposons de modifier les articles 120 à 124 inclusivement, ainsi que les articles 127 et 139 de la loi sur la tempérance.

Au sujet des modifications que nous voulons apporter aux articles 120 à 124 inclusivement il consiste tout simplement à insérer dans les article de la loi qui sont actuellement en vigueur des mots destinés à imposer aux personnes autorisées à vendre des boissons enivrantes sous le régime de la loi fédérale sur la tempérance dans une région où cette loi est en vigueur, la prohibition établie par le bill que le Parlement a adopté dernièrement pour venir en aide à la législation provinciale, c'est-à-dire la prohibition de la vente des boissons enivrantes destinées à être expédiées dans aucune partie d'une province pour y être consommées en contravention de toute loi de prohibition qui est en vigueur dans telle province.

Les honorables députés le comprennent, le bill auquel je viens de faire allusion et qui a été adopté par le Parlement, contient des dispositions relativement à la vente des boissons enivrantes dans le but de les faire transporter d'une province à une autre.

La mise en vigueur de la loi de tempérence dans un district ayant pour objet de soustraire ce district à la législation provinciale, il se trouve en quelque sorte en dehors de la province quant à la législation prohibitive. On a donc pensé que, pour être logique, il fallait établir, par rapport à la vente des spiritueux dans les cas permis par la loi de tempérance, la même règle que celle qui a été adoptée pour régir les cas où l'on vend des spiritueux dans une province en vue de les exporter dans une autre province où ils seront consommés en violation de la loi de cette province. Cette disposition est conforme à l'objet de la modification que l'on voudrait apporter aux articles 120, 121, 123 et 124 de la loi de tempérance permettant, sous certaines réserves, de vendre des spiritueux dans le district où la loi est en vigueur. Le projet a pour effet d'ajouter, comme restriction, qu'on pourra en vendre seulement en vue de les exporter de la région où la loi de tempérance est en vigueur, et non dans une autre partie de la province où ils seront employés en violation de la loi provinciale en vigueur.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre a-t-il pensé à ce qui arriverait si l'on suspendait l'application de la loi de tempérance dans une province où la prohibition règnerait en vertu d'une loi provin-

ciale? Un citoyen de la ville de Saint-Jean qui s'est beaucoup intéressé à la prohibition m'a envoyé récemment une lettre où il se déclare absolument favorable à l'idée de mettre de côté la loi de tempérance dans une province qui aura adopté la prohibition pour tout son territoire. Cet homme me paraît avoir raison, car il ne faut pas que les lois viennent en conflit dans une province; il me semble que la loi fédérale sur la tempérance devrait cesser de s'appliquer dès qu'une législature provinciale aurait elle-même établi la prohibition.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: N'est-il pas vrai que la loi adoptée au Nouveau-Brunswick ne viendra pas en vigueur cette année et que les comtés assujettis à la loi Scott auront le temps de la mettre de côté s'ils le désirent? On m'a fait les mêmes observations qu'à mon honorable ami; mais il m'a paru que la population d'un comté assujetti à la loi Scott pourrait préférer cette loi à celle que la province a adoptée, et j'ai pensé qu'il serait arbitraire de la soustraire, sans la consulter, à l'effet d'une loi qu'elle se serait donnée en vertu de la loi Scott. J'ai trouvé que c'était là une objection aux observations que l'on m'a faites et qui étaient de même nature que celle que mon honorable ami vient de mentionner.

L'hon. M. PUGSLEY: Si le Gouvernement y a pensé, je n'ai plus rien à dire. Celui qui m'a écrit s'occupe très sincèrement de la question de prohibition et j'ai cru qu'il serait à propos de signaler à l'honorable ministre ce qu'il m'a dit.

L'hon. M. DOHERTY: On m'a fait les mêmes représentations qu'à l'honorabe député de Saint-Jean et à mon collègue le ministre du Commerce; je les ai pesées avec soin et j'ai eu l'occasion d'en parler à quelqu'un qui serait tout disposé à appuyer pareille proposition. J'ai pensé précisément à un point que l'honorable ministre du Commerce a déjà mentionné, et je me suis rappelé que plusieurs provinces sont en voie de faire des lois prohibitives et que cette Chambre a adopté une loi pour appuyer la législation prohibitive. Il me semblerait sage de ne pas suspendre l'application de la loi de tempérance avant que l'on eût constaté l'effet de ces lois provinciales. Telle est aussi la pensée de mon honorable collègue le ministre du Commerce.

En outre, je me suis dit que la législation d'une province pourrait paraître plus efficace que la loi fédérale sur la tempérance aux tenants de la cause de la tempérance qui habitent des régions de cette province où la loi de tempérance serait en vigueur. Comme il en serait peut-être autrement dans une autre province et par rapport à d'autres régions, j'ai cru qu'il serait plus sage de laisser en vigueur la nouvelle loi provinciale et celle que cette Chambre vient d'adopter au sujet de la prohibition, parce que la population serait probablement plus en état de juger, après en avoir fait l'expérience, si c'est la loi fédérale de tempérance ou la loi provinciale qui est préférable. Nous pourrions ensuite légiférer pour permettre aux habitants des districts où la loi de tempérance serait en vigueur, d'exprimer, de quelque façon, leur désir de s'en débarrasser, avant de songer nous-mêmes à l'abolir absolument de notre propre gré.

Ainsi que l'a fait observer l'honorable ministre du Commerce, en adoptant ce dernier moyen, on enlèverait aux contribuables, sans les consulter, un privilège qu'ils ont demandé et obtenu.

L'hon. M. PUGSLEY: D'après ce que je comprends, l'objet du présent bill est d'imposer à ceux qui introduisent de la liqueur dans un comté sous l'empire de la loi Scott, les mêmes peines qu'à ceux qui introduisent de l'alcool dans une province sous l'empire de la loi de prohibition.

L'hon. M. DOHERTY: Ce n'est pas tout à fait l'intention du présent projet de loi. Les quatre articles de la loi de tempérance du Canada, dont il est question dans le bill, permettent à certaines personnes et pour certaines fins déterminées, de vendre des liqueurs; l'objet du bill est d'interdire à ces personnes d expédier les liqueurs ainsi vendues, dans une partie quelconque de la province, en contravention à la loi de cette province. Ceux qui sont autorisés, sous l'empire de la loi de tempérance du Canada, à vendre des liqueurs dans une partie d'une province, ne sont pas astreints aux dispositions de la loi provinciale. L'objet du présent bill est d'ajouter une nouvelle restriction à l'exercice du droit limité qu'ils possèdent; il ne leur sera pas permis de vendre des liqueurs destinées à être expédiées dans une autre partie de la province en contravention à la loi provinciale.

L'hon. M. PUGSLEY: Le marchand de gros ou le fabricant qui expédierait des liqueurs dans une autre province, pour être consommées dans un comté sous l'empire de la loi de tempérance du Canada, serait-il soumis aux mêmes peines que si ces liqueurs avaient été expédiées dans une autre partie de la province?

L'hon. M. DOHERTY: La loi de tempérance du Canada interdit déjà, sous peine d'amende, l'envoi de liqueurs dans un comté sous l'empire de cette loi. L'article 117, modifié en 1908, interdit à qui que ce soit:

D'envoyer, expédier, apporter ou introduire ou faire envoyer, expédier, apporter, ou introduire dans ledit comté ou ladite ville des boissons enivrantes.

C'est-à-dire, dans un comté ou une ville où la loi de tempérance du Canada est en vigueur. Les localités sous l'empire de cette loi sont donc déjà protégées contre l'importation de liqueurs du dehors. L'objet du présent bill est de donner la même protection aux autres parties d'une province qui ne sont pas sous l'empire de la loi de tempérance.

L'hon. M. PUGSLEY: Permettez-moi de citer un exemple. Dans la loi votée récemment, il y a une disposition permettant de punir le délinquant, dans la province d'où la liqueur a été expédiée. Supposons qu'un marchand de la province de Québec envoie de la liqueur dans un comté du Nouveau-Brunswick qui est sous l'empire de la loi de prohibition, mais où la loi de tempérance n'est pas en vigueur. Ce commerçant ou ce fabricant peut-il être poursuivi dans la province de Québec, sous l'empire de la loi votée durant la présente session?

L'hon. M. DOHERTY: Non, parce que cette loi a pour objet de venir en aide à la loi provinciale et non à la loi de tempérance du Canada. Ainsi que je viens de l'expliquer, cette dernière loi interdit déjà l'envoi de liqueurs dans un comté où la loi de tempérance du Canada est en vigueur. Il n'y a rien dans cette loi qui permette d'intenter des poursuites ailleurs que dans le district où l'offense a été commise. Dans la loi de tempérance du Canada, il n'y a rien concernant l'endroit où les poursuites pourront être intentées.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela démontre clairement la nécessité de suspendre l'opération de la loi de tempérance, dans une province où une loi de prohibition est en vigueur. Autrement, il se produira nécessairement beaucoup de confusion. Supposons, par exemple, qu'un fabricant soit poursuivi dans la province de Québec, pour avoir expédié des liqueurs dans l'île du Prince-Edouard. Il plaidera qu'il a en effet expédié des liqueurs dans cette province, mais qu'elles étaient destinées à un comté où la loi de tempérance du Canada est en vigueur, et les poursuites devront être abandonnées.

Il y aura un tas de difficultés légales et beaucoup de confusion dans la poursuite des contrevenants et je suis porté à croire—je ne chercherai pas à faire prévaloir cette idée, mais je la soumets au ministre—que dans une province où la prohibition s'applique, il vaudrait mieux mettre une seule loi en vigueur dans la province entière que d'en appliquer une à la partie qui est régie par la loi sur la tempérance au Canada, et une autre aux endroits qui ne sont pas soumis aux dispositions de cette loi. Je suis d'avis que, pour dissiper les doutes et pour faciliter l'application de la loi, il serait préférable de ne pas mettre en vigueur la loi fédérale de la tempérance dans les provinces qui ont établi la prohibition.

L'hon. M. DOHERTY: J'ai peine à croire que nous aurions raison, en prévision de l'application de lois qui ne sont pas encore en vigueur, de priver du bénéfice de la loi de la tempérance les comtés qui l'ont dans quelques cas mise en vigueur depuis quelques mois. Cette remarque s'applique surtout aux comtés de la province d'Ontario. Ces comtés ne nous ont pas laissé savoir qu'ils consentent à être privés de la chose même qu'ils ont exprimé le désir d'avoir par leur vote. Je n'admets pas que l'avantage de n'appliquer qu'une seule loi à toute une province soit clairement établi, mais je suis d'avis qu'il y a tout lieu de croire que ce résultat se produira. Selon moi, ce n'est pas encore le temps de le faire naître. Ce serait trop tôt. Nous pouvons, il me semble, remettre l'étude de cette question jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion de voir les nouvelles lois mises en vigueur.

M. LOGGIE: J'avais compris que le ministre disait que la loi de la tempérance serait modifiée de manière à nous permettre de punir ceux qui, dans une autre province, envoient des spiritueux dans un comté où la prohibition est établie.

L'hon. M. DOHERTY: Si nous n'avons pas modifié la loi afin de nous attribuer ce pouvoir, c'est uniquement parce qu'elle nous le confère déjà. La loi actuelle sur la tempérance décrète que:

A dater du jour où la présente partie de la présente loi entre en vigueur les actes suivants sont délictueux:

Aucune personne ne peut, excepté dans les cas spéciaux prévus en la présente partie, par elle-même, son commis, son serviteur ou son agent... (c) envoyer, expédier, apporter ou introduire ou faire envoyer, expédier, apporter ou introduire dans ledit comté ou ladite cité, des boissons enivrantes.

Ainsi, la loi telle qu'elle défend absolument à n'importe qui au Canada d'envoyer des boissons enivrantes dans un comté ou dans une ville où la loi sur la tempérance est en vigueur. Il était évidemment inutile de faire subir des retouches à la loi pour obtenir ce résultat. Il est vrai, comme l'a dit le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley), qu'une disposition spéciale ne nous permet pas de poursuivre le délinquant, si ce n'est dans la place même où l'offense est commise; mais la loi sur la tempérance est à cet égard ce qu'elle était, et personne n'a jamais laissé entendre que c'était là son côté faible.

Lors de l'adoption de la loi que nous avons rendue, il nous a semblé sage de décréter cette disposition spéciale parce qu'il s'agissait de délit qui, dans tous les cas, pouvaient être nommés interprovinciaux. Mais j'imagine que le plus souvent, lorsqu'il s'agira de l'envoi de spiritueux dans une région régie par la loi sur la tempérance, cet envoi sera fait des comtés voisins, situés dans la même province, qui ne sont pas sous le coup des dispositions de cette loi. Lorsque cette loi a été rendue, il est probable que ceux qui l'ont rédigée n'ont pas cru qu'une telle disposition était nécessaire, comme nous l'avons cru lors de la rédaction de l'autre loi. Même si le présent projet devient loi, cette différence entre les deux cas subsistera.

M. LOGGIE: Dois-je comprendre que le ministre déclare que l'expéditeur, qui est tenu, aux termes de la loi déjà adoptée, de mettre un étiquette sur les spiritueux expédiés dans une province où la prohibition existe, est aussi tenu de mettre une étiquette sur les spiritueux qu'il envoie de la province de Québec dans le comté de Northumberland, par exemple, comme s'il les envoyait dans la province d'Ontario? Je parle des districts où la loi sur la tempérance est en vigueur.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai pas sous les yeux le texte même de cette loi, mais il me semble que nous revenons au débat sur la loi qui a été adoptée. Si cette loi, telle qu'elle a été votée, ne s'applique pas à ce cas en termes exprès—m'est avis, je ne m'en cache pas, qu'elle ne s'y applique pas —la présente loi ne rendra pas l'étiquetage nécessaire dans ce cas en particulier. Cependant, la teneur de la loi adoptée s'appliquera à tous les envois de spiritueux d'une province dans une autre, lorsqu'une loi de prohibition est en vigueur dans cette dernière. Je ne suis pas certain qu'il soit fait mention d'une loi de prohibition rendue par la province ou de n'importe quelle loi de prohibition.

M. SINCLAIR: Le ministre veut-il me dire s'il y a une disposition pour sauvegarder les droits des plaideurs actuels relativement aux infractions à la loi qu'il abroge?

Les poursuites, il n'est pas sans se le rappeler, peuvent s'intenter dans un délai de trois mois, et il se peut que dans les comtés régis par la loi Scott, certaines contraventions aient été commises dont l'instruction n'a pas encore eu lieu. Il s'écoule parfois jusqu'à deux mois avant que l'on découvre les contraventions. Quand l'ancienne loi aura été abrogée par la nouvelle, sera-t-on déchu du droit de poursuivre ces contraventions-là? A mes yeux, l'ancienne loi va être complètement abrogée et remplacée par la nouvelle. Le ministre doit voir à quoi je veux en venir.

Si je m'intéresse à la question, c'est que la loi Scott set en vigueur dans mon comté; et je sais que de temps à autre il s'institue des poursuites. J'aimerais à savoir si la nouvelle loi va déranger les affaires déjà portées devant les tribunaux ou entraver l'exercice de droits dont on jouit en ce moment.

L'hon. M. DOHERTY: Il n'y a pas d'abrogation réelle. Nous visons à rendre l'ancienne loi plus complète; pour cela, nous en abrogeons les différentes dispositions que nous rétablissons intégralement, mais en en comblant les lacunes. On semble s'être accordé à reconnaître qu'il vaut mieux s'y prendre de cette façon; en effet, le bill présentement à l'étude met sous les yeux de la Chambre le texte même de la nouvelle loi avec toutes les modifications qu'il comporte. Quant au résultat, il est le même que si l'on décrétait que l'article 120, par exemple, de la loi de tempérance du Canada est modifié par l'insertion de certains mots. Cette disposition ne cesse pas un seul instant d'être en vigueur. A l'instant même où elle est abrogée, elle se trouve rétablie en entier et rendue plus complète; par conséquent, tout ce qui est contraire à la loi de tempérance actuellement en vigueur ne cessera, à aucun moment, de constituer une contravention.

M. SINCLAIR: C'est très vrai. Il va sans dire que c'est là un point de droit. J'ai pensé que si l'on venait à intenter quelque poursuite en vertu de la loi de 1908, les avocats pourraient exciper de l'abrogation de cette loi par celle de 1916 pour demander le renvoi de l'action comme étant entachée de nul-

lité. Il est d'usage en pareil cas, ce me semble, de mettre les droits acquis à l'abri de toute atteinte.

L'hon. M. DOHERTY: Je partagerais l'avis de l'honorable député (M. Sinclair) si la loi se trouvait abrogée, mais, en réalité, elle ne l'est point. La loi de 1908 continue de rester en vigueur. Nous décrétons simplement que l'article 127 de cette loi est abrogé et remplacé par les mêmes dispositions. A tous égards, la loi de tempérance du Canada reste donc en vigueur.

M. SINCLAIR: La loi reste absolument la même.

L'hon. M. DOHERTY: Toutes les dispositions en restent en vigueur; elles deviennent seulement plus complètes. Nous avons créé une nouvelle contravention, voilà tout.

L'hon. M. MARCIL: Je regrette de ne m'être pas trouvé ici quand il s'est agi de modifier l'autre projet de loi. Le grand nombre des modifications a fait surgir certains doutes que j'aimerais à dissiper. La nouvelle loi interdira-t-elle l'introduction, pour quelque objet que ce soit, de spiritueux dans les municipalités de la province de Québec qui se sont prononcées en faveur de la prohibition et ont refusé d'accorder des permis pour la vente des liqueurs alcooliques, ainsi que dans les comtés où le conseil a également refusé d'accorder de ces permis et a exprimé le vœu que la vente des spiritueux fût interdite dans tout le comté?

L'hon. M. DOHERTY: Pas pour tout objet que ce soit, mais pour tout objet que ne permet pas la loi provinciale.

L'hon. M. MARCIL: La loi provinciale interdit la vente.

L'hon. M. DOHERTY: Dans ce cas, nul ne pourra introduire de spiritueux dans le comté pour les y vendre; mais si la loi provinciale permet aux gens de garder des spiritueux chez eux, la nouvelle loi fédérale ne s'oppose pas à ce qu'on leur en envoie.

L'hon. M. MARCIL: La loi fédérale restera donc sans effet aucun à l'égard des quarante-quatre comtés de la province de Québec où la vente des spiritueux est interdite?

L'hon. M. DOHERTY: Elle aura certainement pour effet d'empêcher quiconque tient à faire usage de spiritueux avec l'intention d'enfreindre la loi provinciale. Nous n'avons pas cherché, je n'ai jamais donné à entendre que nous cherchions à faire en sorte que dans une province quelconque ou en quelque partie que ce soit d'une province, l'usage des spiritueux fût interdit plus rigoureusement que ne prescrit la loi provinciale. Nous visons tout simplement à obtenir que des gens du dehors ne puissent pas contrevenir à la loi provinciale.

Si le comité me le permet, je proposerai la modification de cet article en vue de la modification d'une disposition nouvelle.

La disposition même, comme on peut s'en rendre compte, abroge un certain nombre d'articles pour les remplacer par d'autres.

Il y a un autre article de la loi de tempérance que je voudrais modifier. C'est l'article 136 qui donne le droit de perquisition en vertu d'un mandat délivré à cet effet. L'article actuellement en vigueur stipule que la perquisition devra se faire de jour seulement. Un très grand nombre m'ont fait remarquer que cette restriction du droit de perquisition au jour, présente un obstacle bien sérieux à l'application effiacce de la loi. Je désire modifier l'article qui statue sur le droit de perquisition en rayant les mots "de jour". Je propose alors:

Que l'article 1er soit modifié en insérant les mots suivants après "vingt-sept" dans la 7e ligne de la première page:—"l'article 136 et la formule R";

Que la disposition suivante soit insérée immédiatement après l'article 127 à la page 3:

136. S'il est prouvé sous serment, devant un juge des sessions de la paix, un recorder, magistrat de police, magistrat stipendiaire, ou suppléant, ou devant deux juges de paix ou devant un magistrat revêtu du pouvoir et de l'autorité de deux ou de plusieurs juges de paix, qu'il y a raison de soupçonner que des boissons enivrantes sont tenues en vente en contravention aux dispositions de la partie II de la présente loi ou de la loi de tempérance de 1864, dans une maison d'habitation, boutique, magasin, entrepôt, dépendance, jardin, cour, enclos, attenant, bâtiment, ou autres lieux, ce fonctionnaire peut décerner un mandat pour qu'il soit fait perquisition de ces boissons, dans une maison d'habitation, boutique, magasin, entrepôt, dépendance, jardin, cour, enclos, attenant, bâtiment ou autres lieux; et, si elles y sont trouvées en totalité ou en partie, qu'elles soient apportées devant lui.

2. Toute dénonciation à l'effet d'obtenir un mandat en vertu du présent article peut être faite suivant la formule Q, et tout mandat de perquisition décerné en vertu du présent article peut être dressé suivant la formule R.

2. Et que la formule suivante soit insérée immédiatement après l'article 139 à ladite page 3:

FORMULE R.

Formule d'un mandat de perquisition.

Canada,
Province de
District (ou comté de, ou
selon le cas.)

A tous et chacun les constables ou autres officiers de paix dans le district (ou comté) de.... ..... (ou selon le cas.)

Attendu que K. L., de.....dans ledit district (ou comté, etc.), a aujourd'hui fait serment devant moi soussigné, un des juges de paix de Sa Majesté dans et pour le district (ou comté, etc.) de..... qu'il a de justes et raisonnables causes de soupçonner que des boissons enivrantes sont tenues en vente en contravention à la partie II de la loi fédérale sur la tempérance, dans la (maison d'habitation, etc.) d'un nommé P. Q., de..... dans le district (ou comté, etc.) de.....

Le présent mandat est délivré, au nom de Notre Souverain Seigneur le Roi, pour vous autoriser et vous requérir et chacun de vous, avec l'assistance nécessaire d'entrer dans ladite (maison d'habitation, etc.) dudit P. Q., et là à faire avec diligence la perquisition desdites boissons enivrantes; et, si ces boissons ou partie de ces boissons sont trouvées par cette perquisition, d'apporter devant moi les boissons ainsi trouvées, ainsi que tous barils, barillets, caisses, boîtes, emballages et autres contenants quelconques dans lesquels elles seront, pour en être disposé conformément à la loi.

Donné sous mon seing et sceau à..... dans ledit district (ou comté, etc.) ce..... ....jour de..... en l'année de Notre-Seigneur.....

(Sceau) W. S.,

Juge de paix dans et pour ledit..... .....

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

Rapport est fait sur le projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES PETITES RECLAMATIONS RELATIVES AU CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

Sur la motion de l'hon. J. D. Reid (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux) le prcjet de loi (bill n° 12) modifiant la loi des petites créances relatives aux chemins de fer de l'Etat, est lu pour la 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles sur le préambule.

M. HUGHES (I.P.E.): Je crois qu'il est bon de modifier le bill en lui donnant un effet rétroactif de manière à ce qu'il s'applique au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard à partir de la mise en vigueur de la loi primitive.

En votant la loi primitive, le Parlement, sans aucun doute, croyait qu'elle s'appliquait à tous les chemins de fer de l'Etat; les débats qui précédèrent le vote en font foi. Comprendre dans le bill l'Intercolonial et non le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard pour la simple raison que le premier s'y trouve nommément indiqué et non le second serait une anomalie. D'ailleurs, j'en eu connaissance que dans un procès la cause du demandeur fut renvoyée parce que justement le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'était pas spécifiquement nommé dans la loi. Des avocats de cette province m'ont dit qu'ils avaient conseillé à d'autres réclamants qui les consultaient de ne pas intenter de poursuite parce que la loi ne s'appliquait pas au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Or, c'est faire une injustice aux habitants de cette province.

C'est imposer aux habitants de l'île du Prince-Edouard un état de choses qui diffère de celui qu'on trouve au Nouveau-Brunswick, à la Nouvelle-Ecosse, dans la province de Québec, et je suppose que le Parlement n'a pas eu l'intention d'adopter une loi de cette nature. Dans le but d'apporter un remède à la situation, je demanderais au comité de donner à cette loi un effet rétroactif, ce qui permettrait aux intéressés de se trouver dans la posture où ils auraient été si l'on avait tenu compte, à l'origine, de l'intention du Parlement. Appuyé par M. Turriff. Je propose donc que le bill n° 91 soit modifié, en y ajoutant ce qui suit comme article 2:

Lesdites lois seront supposées avoir eu leur effet dans le cas de réclamations relevant de l'exploitation de tous les chemins de fer et de tous leurs embranchements et prolongements aux et depuis les dates respectives auxquelles lesdites lois ont été adoptées, et elles s'appliqueront et s'étendront de la même manière et d'une façon aussi complète qu'elles s'appliquent et s'étendent aux réclamations relevant de l'exploitation de l'Intercolonial.

L'hon. M. REID: Il y a quelques jours, les députés de l'île du Prince-Edouard m'ont demandé de déposer un amendement modifiant la loi des petites créances relatives aux chemins de fer, de façon à ce qu'elle s'appliquait au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. En 1910, ont adopté la loi relative à l'adjudication des petites créances provenant de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. L'article 2 de cette loi est ainsi libellé:

Subordonnément à ce qui est ci-après prévu en la présente loi, toute réclamation contre Sa Majesté provenant de l'exploitation du chemin de fer Intercolonial et n'excédant pas la somme de 200 dollars, pour des dommages supposés avoir été causés par négligence, ou dont la loi prescrit le paiement, peut être demandée en justice et poursuivie par une action, poursuite ou autre procédure devant toute cour provinciale ayant juridiction jusqu'à concurrence de cette somme dans des litiges semblables entre des sujets de Sa Majesté.

En 1913, on modifie la loi de façon à porter la somme de $200 à $500. Lorsqu'on m'a fait observer cela, j'ai étudié la question avec mes fonctionnaires et nous avons cru qu'il convenait que tout le réseau des chemins de fer de l'Etat fût soumis à cette disposition statutaire, ce qui, à notre estime, valait mieux qu'une modification de la loi qui ne se serait appliquée qu'au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. Si la loi est bonne pour l'Intercolonial et pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard elle l'est également pour les autres parties du réseau des chemins de fer de l'Etat, et c'est avec cette présomption que j'ai déposé l'amendement modifiant la loi des petites réclamations provenant de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat. Je ne puis certainement pas accepter l'idée exprimée par mon honorable ami de donner un effet rétroactif à la loi afin que celle-ci s'applique aux poursuites judiciaires instituées depuis 1910, et s'il insiste sur la modification qu'il propose, je préfèrerai retirer le bill et le présenter à une autre session, alors que je pourrai l'étudier plus à fond. Dans les circonstances je demande qu'on étudie ce bill tel que je l'ai soumis.

L'hon. M. PUGSLEY: L'objection du ministre provient-elle de ce qu'il ne veut pas rendre valides les formalités judiciaires déjà instituées? S'oppose-t-il à permettre que cette loi s'applique aux poursuites judiciaires instituées, dans l'avenir, au sujet des réclamations qui ont surgi avant que la loi ne devint en vigueur, c'est-à-dire, donner un effet rétroactif, en tant que la procédure est concernée?

L'hon. M. REID: Mon but, en présentant cet amendement, est de soumettre aux dispositions de cette loi toutes les poursuites aux procédures judiciaires instituées, dans l'avenir, contre aucune partie du réseau du chemin de fer de l'Etat. Ainsi, par exemple, il peut surgir des réclamations contre e Transcontinental. **Toutes les réclamations** qui se produiront, dans l'avenir, seront réglées d'après la loi qui existait avant l'adoption de ce statut. J'estime qu'il serait injuste de donner un effet rétroactif à ce projet de loi et de l'appliquer à des cas déjà réglés. Il me semble qu'étant donné que ce bill a figuré au Feuilleton depuis assez longtemps, l'honorable député aurait pu avoir la courtoisie de m'adresser une copie de l'amendement qu'il voulait soumettre; c'est la première fois que j'entends parler de cette modification. Je me suis efforcé de satisfaire les désirs des députés de l'île du Prince-Edouard en rendant la loi applicable non seulement au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais encore à tout le réseau des voies ferrées de l'Etat. Je préfèrerais laisser le bill en suspens que de le modifier, ainsi que mon honorable ami le laisse entendre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semble que le ministre n'établit pas la distinction voulue entre le mode de poursuivre les réclamations et ce qui donne lieu à la réclamation elle-même.

Je ne crois pas que mon honorable ami de King désire faire appliquer une loi différente au droit de poursuite? Ce qu'il veut, c'est que le remède apporté par ce projet de loi s'appliquera aux motifs de la poursuite qui peuvent être survenus avant la mise en vigueur de cette loi, aussi bien qu'à ceux qui pourront survenir dans la suite. Prenons le cas d'un homme qui possède un droit de poursuite parfaitement juste contre le chemin de fer. Avant que cette loi ne vienne en vigueur, un animal est tué sur la voie ferrée. Parce qu'il arrive que le propriétaire de l'animal habite l'île du Prince-Edouard, pourquoi le forceraiton à poursuivre en cour de l'Echiquier du Canada où les frais représentent dix fois la valeur de l'animal? Pourquoi ne pas lui permettre d'avoir recours à ce remède peu coûteux et de se prévaloir des dispositions qu'on a arrêtées en vue de la perception des petites réclamations? Le ministre pourrait assurément aller jusqu'à modifier non pas la cause de la poursuite, ni les circonstances qui donnent lieu à une réclamation, mais le moyen à prendre pour donner suite à une réclamation.

Je comprends que c'est tout ce que l'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) demande. Le ministre ne devrait pas refuser d'accepter l'amendement simplement par aigreur ou ressentiment contre l'honorable député de King (I.P.-E.) parce qu'il ne lui a pas laissé savoir à l'avance qu'il allait proposer cet amendement. Il est d'une nature si simple que l'honorable député a cru que le ministre en comprendrait immédiatement la justice et la raison, et l'accepterait.

L'hon. M. REID: La loi de 1910 n'était pas rétroactive lorsqu'on l'a adoptée.

M. McLEAN (I. P.-E.): C'est une simple question de procédure. Lorsqu'une personne voulait réclamer des dommages du Gouvernement pour cause de négligence, il lui fallait, avant la loi de 1910, commencer des procédures devant la cour d'échiquier. La loi de 1910 lui accorde un recours devant les tribunaux provinciaux, et

cette loi a été d'un grand avantage pour ceux qui avaient des réclamations contre l'Etat. Dans les premiers jours de la session certains intéressés qui avaient institué des poursuites devant les tribunaux m'ont prié de demander au Gouvernement de faire modifier la loi de façon à ce que le remède s'appliquât à toutes les réclamations qui avaient surgi depuis 1910. Un des jurisconsultes de la couronne qui a pris part à la rédaction de la loi de 1910, m'a dit que l'omission du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a été une erreur, et qu'on croyait que les termes "chemin de fer Intercolonial" dans la loi, et les mots "chemins de fer de l'Etat" dans le préambule, visaient tous les chemins de fer de l'Etat. Ce fut évidemment une erreur, et je demanderai au ministre s'il n'est pas disposé, pour le moment, comme je le lui ai demandé au début, à rédiger le bill pour qu'il s'applique à toutes les réclamations, et de laisser en attendant la question en suspens pendant une journée ou deux.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député est-il en faveur du projet de loi?

M. McLEAN (I. P.-E.): Oui. Je suis le premier qui ai demandé au ministre de rendre la loi rétroactive. Un de mes amis à Charlottetown qui croyait que les mots "Chemins de fer Intercolonial" comprenaient le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, a saisi les tribunaux, mais les juges ont fait observer que les mots "Chemins de fer Intercolonial" dans la loi des chemins de fer voulaient dire seulement le chemin de fer tel qu'il existait dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Cependant, les jurisconsultes de la couronne, lorsqu'ils ont rédigé la loi de 1910 relative aux petites réclamations, ont cru que l'Intercolonial comprenait le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, et pour cette raison je demanderai au ministre de réserver la question jusqu'à ce qu'il ait obtenu de plus amples renseignements des avocats du ministère des Chemins de fer.

L'hon. M. PUGSLEY: Si la loi de 1910 augmentait de quelque façon la responsabilité de la Couronne ou étendait le droit de poursuite, je comprendrais que le ministre peut très bien hésiter, mais elle ne fait rien de ce genre, elle touche seulement au mode de procédure. L'article 2 dit:

> Sous réserve des dispositions ci-après, toute créance contre Sa Majesté provenant de l'exploitation du chemin de fer Intercolonial et n'excédant pas la somme de 200 dollars, pour des dommages réputés avoir été causés par négligence, ou dont la loi prescrit le paiement, pourra faire l'objet d'une demande en justice par action, poursuite ou autre procédure devant toute cour provinciale ayant juridiction jusqu'à concurrence de cette somme dans des litiges semblables entre des sujets de Sa Majesté.

Lorsqu'il y aura réfléchi, je crois que le ministre verra qu'il est raisonnable qu'une personne dont la créance ne dépasse pas $200, qu'elle date d'une semaine ou d'un mois, devrait avoir le droit de faire valoir cette créance devant une cour ordinaire de justice, tout comme si c'était une créance résultant de dommages causés par le chemin de fer Intercolonial. Cela ne peut faire de tort à personne; la Couronne ne peut pas en souffrir; elle n'a aucun avantage à gagner en refusant d'accepter cette disposition, à moins que ce ne soit un avantage que de forcer les gens à dépenser de l'argent pour instituer les poursuites, d'abord devant la cour de l'Echiquier, où les frais peuvent s'élever à dix fois plus que la valeur des biens détruits ou des dommages causés suivant le cas.

Si un principe fondamental était en jeu, si on essayait d'élargir le droit de citoyen, de lui donner un droit lorsqu'il n'en a pas, la chose serait différente, mais cette proposition ne fait que changer le tribunal devant lequel peut se présenter le plaignant pour se faire payer sa réclamation contre la couronne. Il serait raisonnable de la part du ministre de consentir à étendre la portée du bill en consentant l'amendement proposé par l'honorable député.

L'hon. M. REID: Comme le bill ne paraît pas donner satisfaction aux députés de l'Ile du Prince-Edouard, je crois qu'il vaut mieux le laisser en suspens. Je propose donc le renvoi de la discussion.

M. HUGHES (I.P.-E.): Comme le ministre semble croire que je lui ai manqué d'égard en ne lui mentionnant pas cette affaire avant aujourd'hui, je dirai qu'hier j'ai demandé au premier ministre quand ce bill serait vraisemblablement mis à l'étude, et il n'a pas pu me répondre. Le ministre intérimaire des Chemins de fer était absent, et je n'ai pas pu le voir. Ne sachant pas que cette affaire viendrait aujourd'hui, je n'ai pas cru devoir lui en parler tout spécialement. Je puis dire que je lui ai mentionné la chose il y a quelque temps. J'ai en outre présenté un bill dont une disposition devait lui donner un effet rétroactif, et le ministre, ou quelqu'un du service des titres et contrats dans ses bureaux a dû avoir l'occasion de le constater. L'honorable député de Queen (I.P.-E.) M. (McLean) a, si je ne me trompe, déclaré

que, dans les premiers jours de la session, il avait dit au ministre qu'il serait opportun de rendre rétroactive une loi de cette sorte. Après tout cela, le ministre n'a pas dû être pris à l'improviste.

L'hon. M. REID: Je ne doute pas de ce que dit l'honorable député de King (I.P.-E.) (M. Hughes), mais je ne me souviens point que l'on m'ait dit que le bill dût avoir un effet rétroactif. L'honorable député de Queen (I.P.-E.) me dit que cette communication a été faite au solliciteur général, et c'est pourquoi je n'en ai rien su. L'honorable député de Queen m'a demandé au début de la session de modifier le présent bill de manière à ce qu'il s'applique à l'île du Prince-Edouard. Avec cet objet en vue, j'ai demandé à notre rédacteur des lois de préparer le bill de manière à rendre la loi de 1910 applicable, non seulement à l'île du Prince-Edouard, mais à toutes les parties du réseau des voies ferrées de l'Etat.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le ministre se souvient que je lui ai parlé deux ou trois fois d'une loi de ce genre?

L'hon. M. REID: Dans cette salle?

M. HUGHES (I.P.-E.): Non, dans les couloirs, chaque fois que j'ai eu l'occasion de lui parler.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'a jamais fait mention de la rétroactivité d'une telle loi.

M. HUGHES (I.P.-E.): Mais si. Le ministre a tant à faire qu'il a oublié ce point-là, celui qui me préoccupait tout particulièrement. Le seul objet du bill est de faire que les habitants de l'île du Prince-Edouard soient dans la position où ils seraient si l'intention du Parlement avait été fidèlement énoncée dans le premier jour. Cette modification n'a d'autre but que de corriger l'erreur qui s'est glissée dans le premier bill.

L'hon. M. PUGSLEY: Il faut ne pas oublier que, comme le savent ceux d'entre nous qui appartiennent au barreau, un statut qui établit un mode de procédure a toujours un effet rétroactif, quand même il ne le dirait pas expressément, parce que la procédure est regardée comme différente du droit d'action. Le ministre devrait donc consentir à faire disparaître ce doute et à rendre ce mode de procédure applicable aux réclamations actuelles.

M. HUGHES (I.-P.-E.): Le ministre voudrait-il bien me dire quand il est probable que cette affaire reviendra sur le tapis?

L'hon. M. REID: Je n'en sais rien.

L'hon. M. PUGSLEY: Le comité, je suppose pourra reprendre la discussion?

L'hon. M. MARCIL: Le ministre a-t-il l'intention de rendre cette loi applicable au Transcontinental dans la province de Québec?

L'hon. M. REID: Oui, elle s'appliquera à tous les chemins de fer de l'Etat.

M. McKENZIE: Avant que le ministre décide d'étrangler cette affaire, je lui conseillerais de laisser passer le présent bill, même sans effet rétroactif, si la mesure a du bon. Je suis sûr que, plutôt que de ne rien avoir, l'île du Prince-Edouard préférera une loi qui lui rende l'ancienne applicable à partir de son adoption. Elle pourra plus tard être modifiée de manière à ce qu'elle ait un effet rétroactif si on le juge désirable. Il serait fâcheux de priver du remède que cette loi leur donne tous les réclamants de cette vaste étendue de voies ferrées que nous avons présentement et que nous n'avions pas en 1910 lors de la première loi, par la simple raison que le ministre refuse de la rendre rétroactive dans l'Ile du Prince-Edouard. Je ne suppose pas, que le long des routes nouvelles, on demande la rétroactivité de cette loi, et il serait bon d'en donner le bénéfice à ceux qui habitent le long de ces lignes. Je crois que le ministre devrait insister pour que la loi passe telle quelle. Elle pourra être modifiée plus tard, si on le juge à propos.

L'hon. M. REID: Je suis d'avais que la loi devrait être votée telle qu'elle. Je suis certainement opposé à la rendre rétroactive.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre n'était pas si opposé que cela quand est venue la question des taxes.

L'hon. M. REID: Pour le moment, il s'agit de la loi des petites réclamations.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est pourtant le même principe qui devrait s'appliquer ici.

L'hon. M. REID: Si le comité l'agrée, nous adopterons le projet de loi dans sa teneur actuelle. Sinon, je ne saurais dire à quel moment nous pourrons le remettre en délibération.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre comprend combien il importe que ce projet de loi s'applique non seulement au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, mais encore au Transcontinental à Québec. L'autre jour, nous avons voté un crédit affecté à la construction des clôtures et le reste, dans les

nouvelles sections de Québec et en gagnant l'Ouest. Les colons commencent à s'établir sur le parcours de ce réseau et il pourrait surgir des réclamations d'un jour à l'autre. Il est de toute justice que les colons établis sur le parcours du Transcontinental soient mis à cet égard sur un pied d'égalité avec ceux qui se sont établis sur le parcours de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. REID: Je consens volontiers à ce qu'on adopte le projet de loi; mais je ne voudrais pas lui donner un effet rétroactif pour le Transcontinental ou pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. A mon avis, le Transcontinental et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard bénéficieraient grandement de l'adoption de cette loi. L'Intercolonial bénéficie de ces dispositions législatives et tous les chemins de fer de l'Etat en bénéficieraient également. Cette mesure s'appliquerait à tous les chemins de fer de l'Etat.

M. HUGHES (I. P.-E.): Pourquoi donc les populations de l'île du Prince-Edouard ne seraient-elles pas mises sur un pied d'égalité avec celles de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de Québec, qui bénéficient de cette situation depuis quatre ou cinq ans?

L'hon. M. REID: Je ne saurais dire pourquoi on n'a rendu cette loi applicable qu'à l'Intercolonial.

M. HUGHES (I. P.-E.): On a commis là une erreur.

L'hon. M. REID: L'honorable député siégeait ici en 1910.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre aussi était ici.

L'hon. M. REID: D'autres députés de l'île du Prince-Edouard, amis de l'honorable député siégeaient ici en 1910, quand la Chambre vota ce projet de loi, et pas un seul n'éleva alors la voix contre son adoption. Ils ont consenti à l'adoption de cette loi par la Chambre en 1910 dans la teneur même de ce texte.

M. HUGHES (I. P.-E.): Ils avaient l'impression qu'elle s'appliquait à l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. REID: Ils l'ont votée sans qu'elle s'appliquât à l'île du Prince-Edouard.

M. HUGHES (I. P.-E.): Nullement.

[L'hon. M. Marcil.]

L'hon. M. REID: Le bill de 1910 ne s'appliquait pas à l'île du Prince-Edouard.

M. HUGHES: L'affaire fut portée devant les tribunaux, et il fut constaté qu'on avait commis une erreur.

L'hon. M. PUGSLEY: Le titre même de la loi de 1910 est décevant et prouve qu'on a fait erreur. Voici l'en-tête du chapitre 26 des lois de 1910:

Loi à l'effet de statuer sur l'adjudication des petites créances provenant de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Le texte ne se limite pas à l'Intercolonial. Puis le premier article porte: "La présente loi peut être citée sous le titre de "Loi des petites réclamations relatives aux chemins de fer de l'Etat", preuve évidente qu'on a fait erreur dans la rédaction du projet de loi. Dans l'intention du législateur, la loi devait s'appliquer à tous les chemins de fer de l'Etat. On a évidemment fait erreur en 1910, et si le ministre veut rectifier cette erreur, pourquoi ne pas apporter la rectification voulue, au lieu de se borner à une demi-mesure? Donner promptement, c'est donner deux fois, et de même, agir avec alacrité, c'est doubler le prix de son action.

L'hon. M. REID: L'honorable député était ici en 1910, comme d'autres députés.

L'hon. M. PUGSLEY: Et il admet qu'on a commis une erreur.

L'hon. M. REID: Le premier article porte:

Subordonnément à ce qui est ci-après prévu en la présente loi, toute réclamation contre Sa Majesté provenant de l'exploitation du chemin de fer Intercolonial...

L'hon. M. PUGSLEY: Lisez le titre.

L'hon. M. REID: Le titre d'une loi ne compte pas.

L'hon. M. PUGSLEY: Il compte en ce sens qu'il indique l'intention.

L'hon. M. REID: Si ce titre fait partie d'une loi, pourquoi les tribunaux n'en ont-ils pas tenu compte?

L'hon. M. PUGSLEY: Le titre même prouve qu'on a commis une erreur dans les dispositifs du texte. Le titre prouve évidemment que, dans l'intention du législateur, cette loi devait s'appliquer à tous les chemins de fer de l'Etat. Elle ne se bornait pas à l'Intercolonial, parce que le titre est une anomalie, s'il ne s'applique qu'à l'Intercolonial.

M. EDWARDS: Ne serait-il pas possible que l'erreur se soit glissée dans le titre?

L'hon. M. PUGSLEY: La chose est peu probable.

M. le PRESIDENT: La motion dont le comité est saisi n'est pas sujette à débat. L'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) s'est levé immédiatement et a dit: "Avec l'assentiment du comité, je voudrais dire quelques mots;" et il y a eu des interruptions faites par un si grand nombre de députés que je pouvais difficilement intervenir. Mais comme c'est mon devoir d'appliquer le règlement tel qu'il existe, je dois prier l'auteur de la motion de la retirer ou inviter le comité à faire connaître son avis.

L'hon. M. REID: Je consens volontiers à retirer la motion si le comité consent à accepter le bill tel qu'il est. Sinon. . .

M. le PRESIDENT: L'honorable M. Reid propose le renvoi de la suite de la discussion.

L'hon. M. PUGSLEY: Que dit l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. Hughes)?

M. HUGHES (I. P.E.): Je préfère accepter le bill tel qu'il est plutôt que rien. Mais comme je l'ai dit, à la requête. . .

M. le PRESIDENT: Je dois respectueusement attirer l'attention du comité sur le fait que j'ai décidé que la motion ne donne pas lieu à débat.

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut retirer son amendement, nous adopterons le bill tel qu'il est. Je crois que c'est dans l'intérêt de tous ceux qui demeurent sur le parcours de la ligne.

M. HUGHES (I. P.-E.): Si le ministre a décidé qu'il n'acceptera pas l'amendement, je le retirerai s'il n'y a pas moyen de faire autrement.

L'hon. M. REID: Alors, je retire ma motion s'il retire son amendement.

M. le PRESIDENT: Il est entendu que l'honorable ministre retire sa motion de renvoi et que l'honorable député de King retire son amendement.

(Rapport est fait du projet de loi.)

L'hon. M. REID propose la 3e lecture du projet de loi.

M. HUGHES (I.P.-E.): Je désire présenter le même amendement. Je propose que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen du comité général pour la discussion de l'amendement que j'ai présenté.

M. l'ORATEUR: L'honorable M. Reid propose que le bill soit lu maintenant pour la 3e fois.

M. HUGHES (I.P.-E.), propose par amendement que le bill ne soit pas lu maintenant pour la 3e fois. mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour la discussion d' un amendement.

L'hon. M. REID: Monsieur l'Orateur, dans la discussion en comité, l'honorable député a retiré son amendement et a dit qu'il ne voulait pas insister pour son adoption, qu'il consentait à l'adoption du bill tel que je l'avais présenté. Prenant l'honorable député au mot, le comité a adopté le bill et il nous est soumis en 3e lecture. Je crois certainement que c'est manquer de parole envers les membres de cette Chambre. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

L'hon. M. REID:....que de proposer un amendement de cette façon et je ne peux assurément pas l'accepter. Si les membres de l'opposition pensent que c'est juste, après que nous avons consenti en comité à voter le bill tel qu'il était, j'estime qu'il vaut mieux retirer le bill.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je désirais présenter quelques observations au comité. mais le président a décidé que j'enfreignais le règlement et c'est le seul moyen qu'il m'est possible d'employer pour faire ces observations. Je désire dire au ministre que je préfère de beaucoup le bill tel qu'il est que de n'avoir rien du tout. Mais en même temps, je dois répéter qu'il est très injuste de la part du ministre d'insister pour le faire adopter de cette façon, très injuste pour les gens de l'île du Prince-Edouard qui ont présenté ces réclamations sur l'avis d'avocats, pensant que la loi était complète, qui n'ont pas reçu satisfaction et qui n'ont pas d'autre moyen que de porter leurs réclamations devant la cour de l'échiquier.

Ceux qui ont de petites réclamations ne peuvent pas faire ces frais. Je ne peux vraiment pas comprendre pourquoi le ministre refuserait de permettre à ces gens d'employer cette simple méthode de procédure prévue dans ce bill. Le Gouvernement ne pourrait pas en être atteint, aucun intérêt au Canada ne serait lésé, personne n'en souffrirait.

M. l'ORATEUR: Je désire attirer l'attention sur la règle 21, qui dit:

La réplique est permise à un membre qui a fait une motion de fond ou a proposé la 2e lecture d'un bill, mais non à celui qui a proposé un objet inscrit à l'ordre du jour (autre que la 2e lecture d'un bill), un amendement, la question préalable, l'ajournement au cours d'un débat ou une instruction à un comité.

Comme l'honorable député a proposé un amendement d'après cette règle, il n'a pas droit maintenant à la parole.

M. HUGHES (I.P.-E.): Est-ce que nous n'en sommes pas à la 3e lecture du bill?

M. l'ORATEUR: Pas du tout; il s'agit de la discussion d'une motion de renvoi.

L'hon. M. PUGSLEY: La proposition tend à ajourner la 3e lecture du bill et à son renvoi à un nouvel examen en comité général. Or, l'honorable député en est à énumérer les raisons qui militent en faveur de renvoi du bill au comité général.

M. l'ORATEUR: L'honorable député aurait dû exposer ces raisons en proposant son amendement. En ce moment il répond aux arguments du ministre des Chemins de fer. Il a proposé un amendement et le ministre des Chemins de fer a répondu à ces observations.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous invoquez le motif qu'il a déjà pris la parole une fois.

M. HUGHES (I.P.-E.): J'avais dans l'idée que j'étais obligé d'attendre que l'amendement eût été lu, avant d'obtenir la parole.

M. l'ORATEUR: La motion tend à ce que le bill ne soit pas lu pour la 3e fois, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général, non pas pour étudier un amendement, mais pour subir un supplément d'examen. Je mets aux voix la motion du ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux.

L'hon. M. PUGSLEY: J'espère que le ministre des Chemins de fer comprendra qu'il ne doit pas retirer le bill par le seul motif que l'honorable député de King (M. Hughes) a proposé un amendement. Vous vous rendez compte de suite que le résultat de cette procédure tendrait à priver n'importe quel membre du Parlement de sa liberté de pensée ou d'action. Le ministre des Chemins de fer, j'en ai la conviction, ne voudrait pas adopter une telle attitude. Il n'appartient pas à la catégorie de ceux qui voudraient conduire le Parlement à coups de fouet, surtout lorsque les deux côtés de la Chambre sont en cause. Il pourrait peut-être tenter d'appliquer cette méthode d'un côté de la Chambre, mais il ne voudrait certainement pas faire une tentative de ce genre auprès des membres de la gauche.

Voyons un peu quelle est l'attitude que prend l'honorable ministre. Il dit à l'honorable député de King: "Si vous persistez dans votre proposition d'amendement, si vous osez demander que le Parlement se prononce à cet égard, je vais retirer le bill; quelle que soit la valeur de ce projet de loi, bien qu'à mon avis, il serait dans l'intérêt public qu'il soit adopté par le Parlement, si vous persistez à vouloir proposer cet amendement, je vais retirer le projet de loi."

La meilleure méthode à suivre pour le ministre, à mon point de vue, serait de laisser prendre d'abord le vote, et ensuite, si l'amendement est adopté, il pourrait dire: "Maintenant que l'amendement est adopté, vu que je ne puis lui accorder mon approbation, je n'insiste plus pour la 3e lecture du bill, mais je le retire."

Il devrait assurément permettre à la Chambre de se prononcer sur l'amendement de l'honorable député de King (M. Hughes), au lieu de nous menacer, comme il vient de le faire. Le ministre, j'en ai la certitude, se rend parfaitement compte que ce ne sont pas là des menaces à faire à l'égard des membres du Parlement.

Quand à l'amendement lui-même, je répète les observations que j'ai déjà faites devant le comité. C'est évident que l'on a commis une erreur, en 1910, lorsqu'on a négligé de décréter que les dispositions de ce bill s'appliqueraient à tous les chemins de fer de l'Etat.

Il n'existe pas de précédent qui aurait pu influencer le Parlement à adopter des procédures différentes relativement aux réclamations qui peuvent surgir, soit contre l'Intercolonial, soit contre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Ces deux chemins de fer sont la propriété de l'Etat, et ils relèvent tous deux de la même administration; la même loi devrait donc être applicable dans les deux cas dès qu'il s'agit de réclamations. C'est là la première raison que nous pouvons faire valoir. Vous ne pouvez trouver une seule raison à l'appui de la distinction que l'on soulève relativement aux réclamations qui peuvent surgir contre ces deux chemins de fer.

En second lieu, on avait évidemment l'intention de faire appliquer cette loi à tous les chemins de fer de l'Etat, car le titre même que porte cette loi le dit: "pour pourvoir au recouvrement des petites réclamations contre le réseau des chemins de fer de l'Etat ou quelque chose à cet effet. Si l'on avait eu l'intention de limiter les disposi-

tions de la loi au chemin de fer de l'Intercolonial, le titre serait celui-ci: loi concernant le recouvrement de petites réclamations contre l'Intercolonial, mais ce n'est pas là ce que dit le titre; il a trait aux réclamations contre le réseau des chemins de fer de l'Etat. Puis nous avons encore le premier article de la loi, qui explique le sens qu'il faut donner au titre et qui répète les mêmes mots pour ainsi dire, ce qui établit hors de tout doute que, quel que soit celui qui a rédigé ce projet de loi, il avait bien dans l'idée que les mots: "Chemin de fer de l'Intercolonial" comprenaient tous les embranchements qui sont exploités de concert avec le réseau des chemins de fer de l'Etat, réseau où se trouve également inclu le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

Il me paraît donc qu'il ne serait que raisonnable que nous corrigions l'erreur qui a été commise en 1910. Le ministre a fait observer que j'occupais un siège dans cette assemblée, à cette époque-là; mais quelle différence cela peut-il bien faire? Personne plus que moi, n'est prêt à confesser candidement que j'ai participé à l'erreur qu'a commise le parlement de ce temps-là. Ce fut une erreur, je n'ai pas le moindre doute à ce sujet; or, en ma qualité de membre du Parlement et de ministre dans le cabinet du temps, je suis prêt à assumer ma part de responsabilité en toute cette affaire. Mais il s'en suit également que, si j'ai participé à la commission de l'erreur, je dois être le premier à essayer de la réparer. Il n'existe donc pas de raison au monde qui devrait nous empêcher d'adopter l'amendement que propose l'honorable député de King.

J'espère que l'honorable ministre va pouvoir accepter cet amendement, même à l'heure qu'il est; sinon, que l'on prenne le vote, et si la proposition d'amendement est rejetée, le bill subira sa 3e lecture. Si, au contraire, elle est adoptée, le ministre reviendra, je l'espère, à de meilleurs sentiments et laissera adopter le bill avec cet amendement.

M. MORPHY: Y a-t-il quelque restriction par rapport à la poursuite de ces réclamations?

L'hon. M. PUGSLEY: Quant aux délais?

M. MORPHY: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas.

L'hon. M. REID: Le comité a compris que la proposition d'amendement était retirée, et si l'on tient que le vote soit pris, je demanderai que le bill lui-même soit retiré.

M. KNOWLES: Je m'oppose à ce que le bill soit retiré, parce qu'il intéresse les employés et les personnes établies le long de la voie du Grand-Tronc-Pacifique en tant que cette voie est exploitée par l'Etat. Surtout dans la partie nord de l'Ontario, la population est éloignée des bureaux d'avocats et les colons n'ont pas les moyens de faire valoir leurs réclamations; on leur causerait donc du tort en retirant ce bill, car il leur faudrait recourir à l'ennuyeuse procédure qui consisterait à obtenir une permission avant de pouvoir poursuivre. Aux yeux du ministre, ce bill convient ou ne convient pas; lui accordant le bénéfice du doute, je présume qu'il le trouve convenable. Dans ce cas, pourquoi ne tient-il pas à ce qu'il soit adopté? nous le trouvons tous convenable. Si la proposition d'amendement est rejetée, la Chambre sera unanime à vouloir adopter le bill ou ce qui en restera; mais je ne vois pas que l'on puisse désirer le retrait de ce bill dans le simple but de punir l'honorable député de King (I. P.-E.) ou les membres de la gauche, ou de nous mettre en mauvaise posture par rapport à une législation que l'honorable ministre a jusqu'à présent jugé opportune. Bien plus, je doute que l'honorable ministre puisse retirer le bill à l'heure qu'il est; on n'a pas droit d'égorger un enfant pour la simple raison qu'on en est le père, et je me demande, tout en m'inclinant devant la décision que vous rendrez, monsieur l'Orateur, si les règles de cette Chambre autorise le retrait d'un bill que nous tenons à adopter et que nous nous efforçons d'améliorer. Je m'oppose à ce que le bill soit retiré et je demande qu'on en poursuive l'étude.

L'hon. M. MARCIL: Je me rappelle fort bien dans quelles circonstances ce bill fut adopté. Le comté que j'ai l'honneur de représenter est traversé par l'Intercolonial, et les cultivateurs établis le long de cette voie demandaient depuis des années au ministère des Chemins de fer et des Canaux de venir à leur secours en leur permettant de faire valoir leurs réclamations pour perte d'animaux et autres petites réclamations de ce genre, sans autorisation préalable et sans encourir tant de frais et tant d'ennuis. Le Gouvernement a consenti à présenter une mesure pour permettre de faire valoir ces réclamations devant les tribunaux ordinaires, tout en limitant le montant. Pas un député ne s'est imaginé que cette mesure s'appliquerait seulement à la population établie le long de l'Intercolonial; nous avons tous compris qu'elle était adoptée dans l'intérêt de tous les cultivateurs établis le long

des chemins de fer de l'Etat en général, sans en excepter ceux de l'île du Prince-Edouard, car il n'y a aucunement lieu de les priver de l'avantage de cette mesure. Le titre même du bill indique qu'il avait pour objet de venir en aide à la population établie le long des chemins de fer de l'Etat en général.

M. McLEAN (I.P.-E.): Il est certain que cette omission est due, non pas à la population de l'île du Prince-Edouard, mais aux rédacteurs des lois. Je le sais pertinemment, ceux-ci ont pensé que la mesure comprenait le chemin de l'île du Prince-Edouard, mais elle ne mentionne que l'Intercolonial, et dans une cause qui s'est présentée à l'île du Prince-Edouard, le juge a trouvé que la définition donnée à l'Intercolonial dans la loi des chemins de fer s'appliquait seulement à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick et à la province de Québec. Les rédacteurs des lois avaient pensé que le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard était compris dans la loi des chemins de fer et ils furent surpris qu'on eût décidé que la loi ne s'appliquait pas à ce chemin de fer.

En toute justice, le bill devrait être amendé de manière à ce que la loi pût s'appliquer à toutes les réclamations contre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard depuis 1910. Tout se résume à une question de procédure. Si l'amendement n'est pas adopté, ceux qui ont des réclamations contre le chemin de fer devront s'adresser à la cour d'échiquier, ce qui nécessitera une pétition de droits et des dépenses considérables. J'espère que le ministre donnera son attention aux remarques qui viennent d'être faites et qu'il arrivera à la même conclusion que mes honorables collègues et l'honorable député du comté de King. Dans l'intention de ceux qui ont rédigé cette loi, elle devait s'appliquer à l'île du Prince-Edouard. Il n'est que juste d'amender le bill de manière à ce que les procédures puissent être intentées comme si la loi eût été votée en 1910.

L'hon. M. REID: Pour procéder régulièrement, je propose, en sous-amendement, que l'avis pour la 3e lecture du bill n° 91, soit rayé de l'ordre du jour et que le bill soit retiré.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette motion n'est pas régulière et ne peut pas être considérée comme un sous-amendement. Elle est en contradiction avec une motion que l'honorable ministre a déjà faite; le règlement ne permet pas de procéder ainsi.

[L'hon. M. Marcil.]

M. l'ORATEUR: Le règlement ne permet qu'un seul amendement à une motion invitant la Chambre à se former en comité des subsides. Par conséquent il n'est pas permis de proposer un sous-amendement, mais dans le cas actuel, je crois que le sous-amendement est parfaitement régulier.

L'hon. M. PUGSLEY: Ma prétention est que cette motion ne constitue pas un amendement. Le ministre a déjà déposé une motion demandant la 3e lecture du bill. A cela il a été proposé, sous forme d'amendement, que le bill ne soit pas lu une 3e fois, mais qu'il soit renvoyé devant le comité pour être modifié. Maintenant, le ministre, qui a déjà proposé la 3e lecture du bill voudrait amender sa propre motion, en proposant que l'avis concernant la 3e lecture soit rayé de l'ordre du jour. Je maintiens que cette procédure est irrégulière.

M. l'ORATEUR: Je crois que l'objection est bien fondée, vu que la motion principale a été déposée par le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux et que son sous-amendement tend à modifier sa propre motion.

Plusieurs DEPUTES: Aux voix, aux voix.

M. MACDONALD: Je demande à dire quelques mots sur la question. Cette loi a été votée en 1910, alors que sir Allen Aylesworth était ministre de la Justice. Depuis longtemps, j'insistais auprès de lui et auprès du ministre des Chemins de fer pour obtenir une procédure plus simple et plus sommaire, afin de permettre à ceux qui habitent sur le parcours du chemin de fer de l'Etat ou de l'Intercolonial, comme on l'appelait alors, de porter leurs réclamations devant un tribunal ordinaire. Le ministre de la Justice était fortement opposé à enlever à la cour d'échiquier le droit exclusif d'entendre les réclamations contre la couronne. Vers la fin de la session, avec beaucoup d'hésitation, il consentit au dépôt d'un projet de la loi qui lui avait été soumis, mais avec cette restriction, que les tribunaux ordinaires n'auraient pas juridiction dans les réclamations dépassant $200. Ceux qui consulteront la loi en question constateront l'existence de cette restriction.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, l'honorable M. Graham, accepta aussi le projet de loi dont l'objet était de faire décider par les tribunaux ordinaires les réclamations peu importantes, sur le parcours de l'Intercolonial. Il n'est jamais

venu à l'idée de qui que ce soit de faire une distinction entre le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et de l'Intercolonial. Plus tard, les mots "les chemins de fer du gouvernement Canadien", furent introduits dans le bill, mais l'intention manifeste de tous ceux qui ont été concernés dans l'adoption de la loi de 1910 était de permettre aux réclamants de s'adresser aux tribunaux ordinaires du pays, au lieu de les obliger de s'adresser à la cour d'échiquier, avec tous les frais et les délais qu'implique cette procédure. La réforme devait s'appliquer, non seulement à l'Intercolonial, mais à tous les chemins de fer de l'Etat. C'est dans ces circonstances et avec cette intention que la loi a été votée. Le ministre ne devrait pas profiter d'une omission involontaire, pour priver l'île du Prince-Edouard des avantages de cette loi.

(L'amendement de M. Hughes est mis aux voix.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Buchanan,	Marcile (Bagot),
Copp,	Michaud,
Delisle,	Nicholson,
Fortier,	Oliver,
Gauvreau,	Pacaud,
Graham,	Papineau,
Hughes	Sinclair,
King (I. P.-E.),	Thomson (Qu'Appelle),
Lanctot,	Turgeon,
Laurier (sir Wilfrid),	Turriff,
Loggie,	Verville,
Macdonald,	Warnock—24.
McLean	
Queen (I. P.-E.),	

ONT VOTE CONTRE.

MM.	MM.
Armstrong (Lambton),	L'Espérance,
Armstrong (York, O.),	Macdonell,
Ball,	Meighen,
Bennett (Calgary),	Merner,
Best,	Morphy,
Blain,	Morris,
Bowman,	Munson,
Boys,	Paquet,
Brabazon,	Porter,
Broder,	Reid,
Burnham,	Rhodes,
Clark (Bruce),	Roche,
Clarke (Wellington),	Rogers,
Currie,	Scott,
Descarries,	Sexsmith,
Edwards,	Smith,
Fisher,	Steele,
Forget (sir Rodolphe),	Stevens,
Foster (sir George),	Stewart (Hamilton),
Girard,	Thompson (Yukon),
Glass,	Walker,
Gray,	Wallace,
Hartt,	Webster,
Henderson,	Weichel,
Lavallée,	Wright—50.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Alguire	McMillan
Arthurs	Truax
Baker	Kay
Barnard	McCraney
Boyce	German
Bristol	Bickerdike
Bradbury	Cruise
Burrell	Douglas
Casgrain	Lemieux
Chabot	Béland
Clements	Knowles
Crothers	McCoig
Davidson	Chisholm (Antigonish)
Doherty	Marcil
Fowler	McLean (Sunbury-et-Queen)
Green	White (Victoria)
Guilbault	Brouillard
Hazen	Pugsley
Hepburn	Molloy
Jameson	Power
Kemp	Robb
Lewis	Cash
McLeod	Carvell
Middlebro	Guthrie
McCurdy	Maclean (Halifax)
Nickle	Martin (Régina)
Rainville	Seguin
Sharpe	Ross
Smyth	Tobin
Stanfield	Pardee
Stewart (Lunenburg)	McKenzie
Taylor	Carroll
Tremain	Chisholm (Inverness)
White (Renfrew)	Devlin
Wilson (Wentworth)	Wilson (Laval)

M. McLEAN (I.P.-E.): N'ayant pas remarqué l'absence du représentant de Shelburne-Queen (M. McCurdy), j'ai voté par mégarde, et je demande que mon vote soit annulé.

L'hon. M. MARCIL: J'avais pairé avec le ministre de la Justice (l'hon. M. Doherty), si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

L'hon. M. LEMIEUX: J'avais pairé avec le ministre des Postes (l'hon. M. Casgrain). Si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

M. SEGUIN: J'avais pairé avec le représentant de Chambly-Verchères (M. Rainville). Autrement, j'aurais voté pour l'amendement.

M. COCKSHUTT: J'ai pairé avec le représentant de Norfolk. Sans cela, j'aurais voté contre l'amendement.

M. DEVLIN: J'ai pairé avec le représentant de Renfrew-Nord.

M. G. WHITE: Si j'avais voté, j'aurais appuyé l'amendement.

M. McCOIG: J'ai pairé avec le ministre du Travail (M. Crothers). Si j'eusse voté, c'eût été en faveur de l'amendement.

M. MACKENZIE: Ayant pairé avec le représentant de Lunenburg (M. Stewart), je n'ai pas pu voter. Autrement, j'aurais appuyé l'amendement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai pairé avec le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). J'aurais appuyé l'amendement.

M. W. CHISHOLM: J'ai pairé avec le représentant d'Annapolis (M. Davidson). J'aurais voté pour l'amendement.

M. KNOWLES: J'ai pairé avec le représentant de Comox-Atlin (M. Clements). Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

(L'amendement est repoussé.)

La motion principale est adoptée.

Le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Lignes télégraphiques et téléphoniques de la province de Québec.—Amélioration du service de réparations, $3,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement est-il encore propriétaire de la ligne téléphonique du comté de Charlevoix qui, partant d'un endroit voisin de la Malbaie, va à Chicoutimi? Quand le ministre m'aura dit combien de milles de cette ligne appartiennent à l'Etat, j'aurai un léger reproche à formuler.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas le renseignement par devers moi, mais je puis me le procurer pour l'honorable député. Voici plusieurs années que le Gouvernement n'a pas vendu une seule ligne téléphonique.

L'hon. M. LEMIEUX: Si j'en parle, c'est parce qu'un négociant avec lequel je me trouve plus ou moins en rapports se plaignait l'autre jour de ce que l'état d'une ligne secondaire fait qu'il est à peu près impossible de se faire comprendre dans les communications entre Montréal et Chicoutimi. Cette ligne secondaire n'appartenant pas à la compagnie Bell, j'ai pensé qu'elle appartient peut-être à l'Etat. Elle est vraiment en mauvais état. Je ne parle pas ici des poteaux, mais du fil qui n'est pas de la qualité voulue pour les communications à longue distance.

Le ministre (M. Rogers) pourrait peut-être chercher à savoir si la ligne que le Gouvernement possède sur la rive nord, en aval de Québec, est en état convenable, si l'on n'a pas récemment fait de rapport sur l'état peu satisfaisant de cette ligne et si l'on ne pourrait pas la réparer de façon à faciliter les communications d'affaires entre Montréal, Québec et le Saguenay. J'ai constaté que des gens étaient tout simplement obligés de crier à tue-tête pour tâcher de se faire comprendre dans leurs communications par fil entre Montréal et Chicoutimi, et cela pour la seule raison que le fil téléphonique était en mauvais état. Je ne sais si cette ligne appartient à l'Etat, mais elle n'appartient certainement pas à la compagnie Bell, et je ne sais aucune autre compagnie possédant une ligne secondaire. Mon honorable ami daignera peut-être aviser aux moyens d'améliorer la situation.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami doit se rendre compte qu'il m'est impossible de le renseigner en ce moment; je me ferai cependant un réel plaisir de m'enquérir de ce cas.

Ports et rivières de la Saskatchewan et de l'Alberta.—Améliorations sur la rivière de l'Esturgeon, $9,500.

L'hon. M. ROGERS: Nous n'avons rien dépensé là l'an dernier. Nous avons besoin de cette somme pour faire enlever les herbes et les amoncellements de billes de bois. Il faut faire disparaître les herbes qui ont poussé dans le lit de la rivière de l'Esturgeon et enlever les billes de bois qui se sont amoncelées dans ce cours d'eau, aux environs de lac du Diable, d'Onoway et du lac Sainte-Anne. De cette façon, les eaux suivront leur cours et l'on obtiendra la mise en valeur de terrains où des colons pourront récolter le foin. On se propose de construire, à environ un mille à l'est de Saint-Albert, village situé sur les bords de la rivière de l'Esturgeon, un barrage qui, relevant le niveau des eaux de la rivière et du Grand-Lac, qui se trouve à 2 milles à l'ouest du village, permettra aux bateaux de plaisance de sillonner ces eaux pendant la saison de la navigation. Ces travaux d'amélioration de la rivière de l'Esturgeon sont indispensables à la navigation qui, dans les circonstances actuelles, se trouve fort gênée. L'ingénieur régional en demande l'exécution.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre peut-il nous dire combien d'argent on a consacré à ces améliorations jusqu'à présent? L'an dernier, dit-il, on n'a rien dépensé; mais on avait fait des dépenses les années précédentes.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai par devers moi aucun état des dépenses relatives à

ces travaux. Il y en a peut-être un au ministère, mais il ne doit se rapporter ni à l'an dernier ni à l'année suivante, car je l'aurais sous les yeux.

L'hon. M. OLIVER: L'amélioration de la rivière de l'Esturgeon a déjà occasionné des dépenses; il se peut qu'on les ait inscrites différemment ou sous un autre chef. J'ai déjà eu l'occasion de faire part au ministre, tant par lettre que de vive voix, au cours d'une autre session, des griefs de certains cultivateurs propriétaires de terrains le long de ce cours d'eau, dont les clôtures et les ponts ont été démolis par les employés que le ministère avait chargés de l'exécution de ces travaux d'amélioration. J'ai pensé que le présent crédit était simplement destin à la poursuite de ces travaux-là.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai rien par devers moi qui l'indique; mais s'il existe au ministère quelque renseignement à ce sujet, je me ferai un devoir de le trouver, et je chargerai le sous-ministre de le faire tenir à l'honorable député.

L'hon. M. OLIVER: L'objection, malgré notre satisfaction à tous de voir se dépenser de l'argent dans nos régions, vient de ce qu'il se soit fait une dépense, je ne sais de quelle somme, pour des travaux uniques dans leur genre. Le ministre nous dit qu'il s'agit de baisser le niveau de l'eau dans un des lacs, afin d'assécher des prairies à foin, ce qui comporte l'élévation du niveau dans un autre lac, d'où l'eau se répandra, je le suppose du moins, sur les terres environnantes, noyant d'autres prairies à foin sur une même étendue. Je ne veux pas du tout m'opposer à une dépense d'argent surtout dans cette région, mais je suggèrerais respectueusement au ministre d'étudier ce projet soigneusement, et de s'enquérir s'il n'y aurait pas un autre moyen de faire la même dépense avec plus de profit qu'en asséchant une prairie pour en inonder une autre. J'ai l'idée que dans l'occurence il serait plus avantageux, non seulement pour le trésor, mais pour la région d'abandonner toute cette entreprise, si l'on n'a d'autre but en vue, et, quant à moi, je n'en vois pas d'autre. Je crois savoir que les propriétaires des prairies au pied du lac Sainte-Anne ne demande pas mieux que d'égoutter leurs terres en baissant le niveau du lac, mais je crains que les riverains à d'autres endroits ne voient pas d'un bon œil l'abaissement du niveau du lac, ce qui leur donnera sur le lac une plage de boue alors qu'ils ont aujourd'hui un abord facile. Le ministre ferait bien d'étudier de nouveau le projet et, à moins qu'il ne trouve un plus puissant motif que celui qu'on a jusqu'ici avancé, on ferait bien d'abandonner cette entreprise. Je ne veux ni empêcher la dépense d'argent dans le district d'Edmondton ni prévenir les bévues du Gouvernement; mais l'erreur est si patente que je n'y gagnerais rien à ne pas profiter de l'occasion pour signaler que ces travaux, tels que les explique le ministre, auront pour effet, en abaissant le niveau d'un lac d'élever le niveau d'un autre, et en égouttant certaines prairies, d'en inonder d'autres.

Je m'intéressais sutout, comme bien on pense, aux améliorations qu'on a faites ces dernières années au cours de la rivière, et des disputes qui ont surgi entre les fonctionnaires du ministère et les propriétaires à propos de clôtures et de ponts; je voulais m'enquérir où on en était arrivé et si le Gouvernement avait toujours l'intention de transformer ce petit cours d'eau en voie navigable en empiétant sur les droits des cultivateurs situés sur chaque rive.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit est l'un de ceux que nous avons l'intention de ne pas dépenser cette année, de sorte que nous avons tout le temps nécesaire pour étudier le projet.

L'hon. M. OLIVER: Je me permettrai alors de conseiller au ministre d'étudier la chose attentivement.

L'hon. M. ROGERS: On va demander un nouveau rapport.

M. TURRIFF: Comment le ministre peut-il expliquer que ce crédit soit inscrit au budget quand le député de l'endroit semble dire que cette dépense n'a pas de sens commun? Le ministre est-il en mesure de nous dire qui a demandé ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Ils furent proposés par l'ingénieur ordinaire à Edmonton.

M. SINCLAIR: C'est la première fois que j'entends parler que le Gouvernement se charge d'égoutter des terres sans qu'il soit question de navigation. La chose me paraît tout à fait irrégulière. Si le ministre entreprenait d'assécher tous les marais et les bas-fonds de la région, ce serait autre chose.

L'hon. M. ROGERS: La digue doit se construire à un mille environ de Saint-Albert, un village sur la rivière de l'Eturgeon. Le but est d'élever le niveau de la rivière et du Gros lac à une couple de milles à l'ouest du village, afin de les rendre naviga-

bles aux bateaux de plaisance durant la saison d'été.

Ces travaux sont nécesaires pour entretenir la navigation sur la rivière de l'Esturgeon qui, dans son état actuel, présente de grands obstacles. Les ingénieurs du district les ont recommandés. Ils coûteront environ $9,500. Le village de Saint-Albert est situé à 10 milles environ au nord d'Edmonton sur la rivière de l'Esturgeon. La rivière et le Gros lac offrent beaucoup d'attractions aux excursionnistes d'Edmonton, et l'été prochain un chemin de fer de banlieue va rendre les gens à Saint-Albert, augmentant ainsi les attractions de l'endroit.

Il va sans doute s'établir de grandes industries au lac Sainte-Anne. Les deux endroits sont situés dans une région bien colonisée.

M. SINCLAIR: Le rapport indique-t-il la profondeur de l'eau?

L'hon. M. ROGERS: Je suis justement à lire le rapport de l'ingénieur.

M. NESBITT: Le ministre se propose-t-il de dépenser ce crédit au cours de cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. NESBITT: Pourquoi alors le demander? Je possède sur ma ferme un bocage que les gens visitent très souvent. A cet endroit, la rivière est sinueuse et si le ministre en redressait le cours, je crois que les amateurs du bocage l'en féliciteraient.

L'hon. M. ROGERS: Y aura-t-il un chemin de fer électrique, à cet endroit?

M. NESBITT: Je verrai à en faire construire un. Les gens arrivent en automobile et campent dans le bocage. Je crois que ce cas vaut bien l'autre, sauf qu'il n'y a pas de mauvaises herbes à enlever, les grenouilles s'étant chargées de faire ce travail.

L'hon. M. OLIVER: Au sujet du crédit de $3,500 destiné à un bureau et à un logement à Dunvegan, le ministre a-t-il l'intention de placer ce bureau au bord de la rivière ou de le construire sur l'emplacement du bureau actuel?

L'hon. M. ROGERS: On a besoin de ce crédit de $3,500 pour l'achat d'un emplacement et pour la construction d'un bureau, à Dunvegan, sur le bord de la rivière de la Paix. Le coût estimatif est de $3,500. La construction est demandée par le surintendant de district Macdonald qui, dans un télégramme portant la date du 6 mars 1912, dit ce qui suit:

[L'hon. M. Rogers.]

Les installations actuelles, à Dunvegan sont insuffisantes, on devrait construire un édifice semblable à celui qu'on est à parachever à Grouard. Vu que le coût des matériaux livrés atteindrait un chiffre un peu plus élevé, il faudrait un crédit de $3,500.

Dans une lettre portant la date du 8 novembre 1915, le surintendant R. C. Macdonald dit:

Au sujet du crédit de $3,500 destiné à la construction d'un bureau, à Dunvegan, à la demande de l'association conservatrice, on a permis que ce crédit s'appliquait plutôt à un édifice qu'on érigerait à Waterhole.

Rien n'a été fait; la question reste à l'étude.

L'hon. M. OLIVER: Ce crédit ne ressemble en rien aux autres dépenses que je mentionnais. La situation géographique des lieux présente une particularité sur laquelle je crois utile d'appeler l'attention. Le lit de la rivière mesure une profondeur de 800 pieds environ. C'est un cours d'eau navigable, et les magasins de la compagnie de la baie d'Hudson et ceux de Révillon Frères, le débarcadère, naturellement, et la traverse se trouvent en aval de la rivière. La ligne télégraphique traverse à cet endroit, mais le bureau du télégraphe se trouve sur la côte, à 800 pieds audessus du niveau de la rivière et à un mille ou deux en arrière de cet endroit. Il n'est pas aussi éloigné que celui de Waterhole, mais malheureusement il est situé dans un endroit d'accès à ce point difficile qu'il n'offre pas d'avantages à ceux qui naviguent dans cette rivière. Je suis porté à croire que l'emplacement convenable pour un bureau de télégraphe est à la traverse de la rivière; cet emplacement serait d'accès facile pour ceux qui remontent, ou traversent ou descendent la rivière.

Il y a un bureau de télégraphe qu'on a loué à Van-Rena, à huit milles environ de Dunvegan. Ce bureau est confié à un cultivateur qui, je suppose, reçoit un modeste salaire pour expédier la besogne. Le bureau se trouvant à Van-Rena pour accommoder la population du territoire plus élevé adjacent à Waterhole n'étant pas trop mal situé, si le Gouvernement veut construire un édifice permanent, l'emplacement convenable se trouve dans la vallée, à la traverse, où se trouvent établies les maisons d'affaires.

L'hon. M. ROGERS: Nous étudierons cette question.

L'hon. M. OLIVER: N'y a-t-il pas là un bureau appelé Van-Rena?

L'hon. M. ROGERS: Il n'est pas mentionné ici.

L'hon. M. OLIVER: Il s'agit d'un bureau loué. Il y a, à Van-Rena, une ligne de télégraphe qui dessert une étendue raisonnable du territoire supérieur et qui s'étend, je crois, jusqu'à cette localité appelée Waterhole. La nécessité d'avoir deux bureaux aussi rapprochés l'un de l'autre, surtout lorsque cela laisse la vallée sans bureau de télégraphe, n'apparaît pas beaucoup.

L'hon. M. ROGERS: A quelle distance la vallée se trouve-t-elle de Waterhole?

L'hon. M. OLIVER: A une distance d'environ cinq ou six milles. C'est de là la différence de niveau qu'il faut tenir compte; ce qui est sur la côte ne convient pas à tout ce qu'on trouve dans la vallée et réciproquement. Avoir deux bureaux sur la côte et aucun dans la vallée ne semble pas constituer un partage équitable.

L'hon. M. ROGERS: Je verrai à ce qu'on étudie tous ces points avant que nous ne fassions aucune dépense.

M. KNOWLES: Je comprends qu'après qu'on eût fortement représenté au Gouvernement la pénurie d'argent qui se produirait à cause de la guerre, les ministres n'ont pas conclu de nouvelles conventions en vue de la construction d'édifices publics. Puis-je demander si l'on a décidément mis cette politique en vigueur et en même temps par tout le Canada, ou si l'on a fait des exceptions en faveur tantôt de certaines localités, tantôt de quelques autres endroits.

L'hon. M. ROGERS: Lorsque la guerre a éclaté nous n'avons pas décidé définitivement de ne pas construire d'édifices publics durant quelque temps, mais l'état de choses devenait de plus en plus pressant, chaque jour, et nos dépenses augmentant en proportion de l'accroissement du nombre de nos soldats recrutés à différents endroits, nous avons continué à refuser davantage, chaque jour, presque, d'augmenter la construction d'édifices publics. J'ignore si l'on a fixé une date déterminée, mais, en l'année 1915—quoi qu'il en soit, durant la dernière partie de cette année—nous avons été très précis dans nos refus d'entreprendre la construction d'édifices publics quelconque.

M. KNOWLES: A-t-on accepté les soumissions qui ont été reçues quelques jours avant que la guerre n'éclatât et a-t-on arrêté les conventions stipulées dans ces soumissions?

L'hon. M. ROGERS: Nous avions reçu alors un certain nombre de soumissions; plusieurs furent mises de côté. Chaque fois que nous avons pu trouver une excuse pour ne pas exécuter une entreprise, nous avons laissé les choses en l'état. Chaque fois qu'il était établi sur des données dignes de foi que la localité intéressée n'avait pas absolument besoin des travaux demandés, nous avons retardé la dépense.

M. KNOWLES: Alors, on a mis cette politique en vigueur—jusqu'à un certain point, du moins—dès le moment même qui a suivi la déclaration de guerre.

L'hon. M. ROGERS: Pas tant, en 1914. Nous ne croyions pas alors que la guerre allait être aussi sérieuse.

M. KNOWLES: A-t-on accepté toutes les soumissions reçues, disons, le 12 août, avant que la guerre n'éclatât et les conditions énumérées dans ces soumissions?

L'hon. M. ROGERS: Oh! non, elles n'ont pas été toutes acceptées.

M. KNOWLES: Je ne comprends pas alors comment le ministre peut dire que ce ne fut qu'après la fin de l'année 1914 qu'on a décidé de ne plus construire d'édifices publics.

L'hon. M. ROGERS: Il y eut un arrêt considérable, mais pas aussi complet que celui qui s'est produit plus tard.

M. KNOWLES: Je suppose que chaque fois que les amis ou les adversaires du ministre exercaient sur lui une trop forte pression, il faisait exécuter les travaux; dans le cas contraire, il n'en faisait rien.

L'hon. M. ROGERS: Nous ne faisons pas pareille chose.

M. KNOWLES: S'il l'avait fait, le ministre n'aurait rien perdu dans mon estime. Nous sommes tous humains et le ministre ne porte pas encore des ailes. Si ce n'était pas là ce qui le faisait agir, qu'était-ce donc? En certains endroits, on a exécuté les travaux, en dépit de la guerre, jusqu'au moment où la pression est devenue tellement forte qu'il a fallu adopter une politique générale. Quel a été le principe primordial durant cette phase de transaction, si ce n'a pas été l'influence politique ou quelque chose de semblable, ainsi que dit le ministre?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons été guidés par la situation géographique de chaque localité et par le besoin d'édifices publics qui se faisait sentir dans certaines parties du pays. On a commencé la cons-

truction d'un petit nombre d'édifices publics depuis le commencement de la guerre. Dans certains cas, on avait invité la concurrence et accordé des entreprises et nous avions de la considération plutôt pour ces entreprises que pour d'autres au sujet desquelles on n'avait pas demandé de soumissions. Mais il n'y a pas eu de règle absolue ou determinée.

L'hon. M. OLIVER: Je vois, ici, deux crédits—bureau à Grande-Prairie, $3,500 et bureau à Dunvegan, $3,500. Le Gouvernement se propose-t-il d'effectuer quelque dépense, cette année, au sujet de l'un ou l'autre de ces bureaux?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons l'idée d'exécuter ces travaux. Ils sont indiqués comme devant être exécutés et leur nécessité s'impose vivement.

M. KNOWLES: Le ministre a dit que ces travaux étaient considérés comme des travaux pour l'exécution desquels on avait invité la concurrence avant la guerre. Je prends le cas de l'édifice public de Prince-Rupert. Les soumissions devaient être adressées avant le mois de juin, mais pour une raison ou pour une autre on a prolongé le temps de la réception des soumissions et l'entreprise n'a pas été adjugée. Il s'agissait d'un édifice important dont la construction devait coûter de $60,000 à $90,000 environ. On a dépensé une somme considérable pour l'achat d'un emplacement semblable à celui qui a été choisi, et le ministre paie de l'argent, chaque mois, pour assécher ce terrain pour ne pas s'exposer a des dommages en laissant exister un danger public. Pourquoi a-t-on arrêté cette construction?

L'hon. M. ROGERS: Il va sans dire que ce n'est pas la seule qui se trouve dans ce cas. Mais prenons Prince-Rupert comme exemple. Ce devait être l'une des premières localités où nous pouvions retarder les travaux de construction, parce que la population de Prince-Rupert n'est pas très considérable et qu'elle change souvent de nature; lorsque la guerre s'est déclarée, le chiffre de la population commença à baisser rapidement. Je crois donc que nous avons parfaitement raison de retarder la construction d'un édifice public à cet endroit, dans les circonstances qui existaient alors et qui subsistent encore.

M. KNOWLES: Le ministre pourrait nous procurer une liste des soumissions qui avaient été demandées à l'époque où la guerre a été déclarée mais qui n'ont pas été acceptées, et une liste de celles qui ont été demandées et acceptées malgré la guerre?

[L'hon. M. Rogers.]

L'hon. M. ROGERS: Je crois pouvoir faire préparer un tableau de ce genre.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 96) pour faire droit à David Whimster Rhodes.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

L'hon. M. OLIVER: Lors de la suspension de la séance, à six heures, j'ai demandé au ministre si c'était l'intention du Gouvernement de poursuivre la construction des logements et bureaux à Grande Prairie et à Dunvegan. J'ai compris qu'il avait répondu que c'était l'intention de continuer ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Je remarque que les chiffres dans les trois colonnes sont les mêmes, et c'est pourquoi j'ai posé cette question. On peut considérer maintenant Grande-Prairie comme un point permanent. On a construit le chemin de fer jusqu'à Grande-Prairie, qui parait être certainement un endroit désirable et convenable pour y établir permanemment les bureaux et installations des télégraphes de l'Etat. La compagnie du chemin de fer Dunvegan ne se propose pas, me dit-on, d'établir une ligne de télégraphe commercial. Elle se propose d'établir une ligne de téléphone, ce qui laisse le champ libre au Gouvernement pour la télégraphie commerciale. Il semble par conséquent rationnel, maintenant que Grande-Prairie est devenue un point divisionnaire de chemin de fer, et même un terminus que l'Etat y établisse des bureaux permanents.

A Dunvegan la situation n'est pas la même qu'à Grande-Prairie. Le bureau, où il est actuellement situé, ne convient pas du tout. Il ne rend service à personne, et c'est un édifice de l'Etat. Il est petit, bien que suffisant pour les fins actuelles, mais il n'est pas convenablement situé; on l'a placé à cet endroit en vue, je crois, d'une spéculation sur des terrains de ville, spéculation qui, naturellement, a manqué complètement. Présentement, il ne se fait aucune construction de chemins de fer au nord de la rivière de la Paix, et tant qu'il n'y aura pas de chemin de fer, on ne peut établir des postes d'affaires permanents.

Il me semble donc qu'à moins que si l'on a pas beaucoup d'argent pour faire face à toutes les demandes, il serait peu sage d'en dépenser pour construire des bureaux permanents à un endroit qui, d'ici à un an ou deux, et peut-être pour toujours, n'aura pas de communications par chemins de fer, qui peuvent être établies plus loin.

Un chemin de fer est projeté sur la rive nord de la rivière de la Paix; nous espérons que ce projet réussira, mais pas immédiatement, et à moins que la chose ne soit assurée définitivement, il me semblerait peu sage de dépenser beaucoup d'argent sur un édifice permanent à un endroit qui n'aura presque aucune valeur après que le chemin de fer aura été construit.

Voici ce que je proposerais au ministre. D'ici à quelques temps les communications télégraphiques peuvent être maintenues sans faire de si grandes dépenses comme on a fait jusqu'à ce jour. Sur la rive nord de la rivière il y a ainsi que je l'ai dit, un bureau de péage à Van-Rena. Je ne sais pas s'il y en a un à Waterhill. Il y a un bureau sur le sommet de la colline qui domine Dunvegan, un poste qui ne sert à personne, et il n'y a pas de bureau au fort dans la vallée où sont établis la compagnie de la baie d'Hudson et les frères Révillon. On pourrait le convertir en bureau de péage sans faire de trop fortes dépenses, attendant le moment où, après la construction du chemin de fer, on aura établi des centres d'affaires permanents sur la rive nord de la rivière.

Par suite de la construction du chemin de fer, un nouveau centre d'affaires a été établi sur la rive sud de la rivière, c'est-à-dire sur la rivière de l'Esprit. La rivière de l'Esprit est presque à la jonction de l'embranchement de Grande-Prairie avec la ligne principale du chemin de fer de Dunvegan. Pour le moment, c'est le terminus de la ligne principale. Il est situé à environ 15 milles au sud de Dunvegan même, au centre d'un pays très fertile, et devient rapidement un endroit d'affaires. Naturellement, si le ministre a beaucoup d'argent à dépenser au nord de la rivière également, j'en serai très heureux et je ne voudrais pas mettre de restriction à ces dépenses. Mais, S'il n'a que $3,500 à dépenser pour des communications télégraphiques permanentes dans ces environs, je conseillerais certainement de choisir la rivière de l'Esprit, qui est devenue un point important de chemin de fer, comme l'endroit où devraient être établies présentement les communications télégraphiques. La région de la rivière de l'Esprit est devenue un centre permanent d'affaires par suite de la construction du chemin de fer, et conséquemment le ministre peut être assuré qu'un bureau à cet endroit sera d'une valeur permanente et ne courra pas le risque d'être abandonné, comme de peu de valeur en proportion de la dépense. Je conseille la construction d'un bureau à Grande-Prairie. Je conseille une installation temporaire sur l'emplacement actuel du fort Dunvegan dans la vallée de la rivière, et que toute dépense d'un caractère permanent soit faite à la rivière de l'Esprit.

L'hon. M. ROGERS: Je comprends l'importance et la nécessité immédiate de construire un édifice à Grande-Prairie à cause de son emplacement définitif et des conditions permanentes qui existent à cet endroit. J'approuve dans une grande mesure ce que mon honorable ami a dit concernant l'emplacement au fort Dunvegan, parce qu'en toute apparence ce n'est pas un centre définitif. Il y a Waterhill et la traverse, deux endroits où l'on pourrait établir des facilités temporaires. Au sujet de la rivière de l'Esprit, si mon honorable ami veut examiner les prévisions du budget supplémentaire qui a été déposé aujourd'hui, il y verra que nous nous proposons d'y construire un édifice pour les immigrants temporairement, et j'espérais pouvoir utiliser une partie de cet édifice, en tout cas temporairement, pour les installations télégraphiques et téléphoniques. Cela suffira aux besoins de la région de la rivière de l'Esprit pour cette année dans tous les cas, ou jusqu'à ce que nous puissions y établir quelque chose de plus permanent.

En ce qui regarde Dunvegan, nous n'y ferons aucune dépense tant que nous ne pourrons pas déterminer l'endroit qui sera définitivement dans l'avenir le centre d'affaires, chose que nous avons été incapables de découvrir pour le présent. Quant à Grande-Prairie les travaux sont en marche. A la rivière de l'Esprit nous continuerons l'édifice pour les immigrants, et y trouverons une place temporaire pour les bureaux. En attendant, nous ne règlerons rien définitivement au sujet de Dunvegan.

L'hon. M. OLIVER: S'il était possible d'établir le bureau à l'endroit de l'ancien poste Dunvegan, qui est dans la vallée, ce serait un avantage. Je ne demande pas la construction d'un bureau, mais maintenant que la ligne du chemin de fer est rendue jus-

qu'à la traverse de la rivière de la Paix, la colonisation y amènera beaucoup de navigation, et il serait très avantageux d'avoir un bureau sur les bords de la rivière au lieu d'être situé au sommet de la colline, à 800 pieds d'élévation et a deux ou trois milles en arrière, où il n'y a aucune utilité de l'y établir.

Je désire appeler l'attention du ministre sur une autre question. Il existe une ligne télégraphique de l'Etat entre Edmonton et Athabasca, et à partir d'Athabasca il y a un embranchement sur Edmondville et le lac la Biche. Je crois que cet embranchement ne va que jusqu'à la mission du lac la Biche. Depuis que cette ligne a été projetée, le chemin de fer des Voies d'eau a été construit. Le premier point divisionnaire de ce chemin de fer sera au nord d'Edmonton, sur les terrains de la compagnie de la baie d'Hudson au lac la Biche, qui sont à plusieurs milles de distance de la mission du lac la Biche. La ligne de télégraphe de l'Etat qui va de la ville d'Athabasca à la mission du lac la Biche pourrait très bien être prolongée de quelques milles jusqu'à la gare du chemin de fer du lac la Biche. Cette ligne pourrait servir aux communications commerciales par téléphone du lac la Biche, et il n'y a aucun doute qu'il y en aurait beaucoup. Dans des circonstances ordinaires la compagnie de chemin de fer établirait une ligne de télégraphe commercial, mais je comprends que ce n'est pas son intention, vu qu'elle se propose d'utiliser le téléphone. De cette façon le télégraphe de l'Etat obtiendrait toutes les affaires qu'il y a à cet endroit aujourd'hui important et qui le deviendra encore plus dans un avenir prochain. La ligne qui, si je ne me trompe, s'étend présentement au nord de Plamondonville et du lac la Biche, fait un service minimum.

L'hon. M. ROGERS: Quelle est la distance?

L'hon. M. OLIVER: Dix milles tout au plus. La ligne donnerait un service maximum en y dépensant très peu d'argent. Je soumets la question à l'attention de l'honorable ministre. Ce prolongement pourrait être fait en n'importe quel temps.

L'hon. M. ROGERS: Personne ne m'a encore parlé du prolongement mentionné par mon honorable ami, mais je ferai faire un rapport par les fonctionnaires du département et je verrai ce qu'il est possible de faire.

Nous n'avons pour cela aucun crédit spécial et, comme il ne s'agit que de huit ou dix milles, nous pourrions y pourvoir.

[L'hon. M. Oliver.]

L'hon. M. OLIVER: C'était mon idée. Quant à la ligne télégraphique de McMurray, je suppose que l'idée du Gouvernement est qu'elle fonctionne sans interruption maintenant qu'elle est achevée.

L'hon. M. ROGERS: La ligne de Fort-McMurray; parfaitement.

L'hon. M. OLIVER: Quels sont les endroits où il sera tenu des télégraphistes entre Athabasca et McMurray?

L'hon. M. ROGERS: Je crains de n'avoir pas ici de quoi répondre à cette question. Mon sous-ministre fera parvenir ce renseignement à mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: Si cela lui convient, il pourra me l'envoyer à moi-même.

L'hon. M. ROGERS: En effet.

Colombie-Anglaise.—Travaux divers sur les lignes télégraphiques et téléphoniques, $14,000.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'y avait rien l'année dernière sous ce titre?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme est demandée pour des réparations et des améliorations aux lignes télégraphiques et téléphoniques de la terre ferme, comme il suit:

Poteaux à rétablir de Kamloops à Merritt, 61 milles	$ 2,000
5 milles de poteaux sur la ligne du lac Douglas qui reposait sur des poteaux de clôture quand elle a été construite en 1913	600
Reconstruction de la ligne de Fairview à Princetown, 64 milles. (Rétablie il y a deux ans, mais qu'il faut rebâtir l'année qui vient)	9,000
75 milles de réparations générales entre Vernon et Kamloops	700
Rétablissement des poteaux et réparations générales à faire sur les dix milles du tronçon de ligne du lac Marron	300
Réparations générales sur les 57 milles de la ligne de Nakusp à Edgewood	500
Prolongement sur la rivière North-Thompson jusqu'à Black-Pines	300
Poteaux à rétablir et réparations générales à faire sur les 16 milles de la ligne de Lumby à l'est de Vernon	600
	$14,000

Travaux publics.—Divers.—Division de l'architecture.—Appointements des architectes, commis des travaux, inspecteurs, dessinateurs, commis et messagers du service extérieur.

L'hon. M. GRAHAM: Cela est-il en dehors du personnel des administrations centrales?

L'hon. M. ROGERS: Effectivement.

L'hon. M. GRAHAM: Qui est dans ce service l'architecte en chef?

L'hon. M. ROGERS: Monsieur Horwood.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'il n'émarge pas aux dotations de l'administration centrale?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit de ses subordonnés de l'extérieur. Par exemple, Charlottetown, dans l'île du Prince-Edouard; J. J. Macduff, $800.

L'hon. M. GRAHAM: Combien sont-ils dans ce personnel?

L'hon. M. ROGERS: Trente et un.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est l'emploi de notre vieil ami M. Ewart?

L'hon. M. ROGERS: Il est l'architecte consultant, il nous a rendu de grands services cette année.

L'hon. M. GRAHAM: N'a-t-il pas dressé un plan du nouveau parlement?

L'hon. M. ROGERS: M. Ewart a été d'un grand secours aux architectes qui ont eu à préparer ce plan et il leur a fourni des idées très utiles, selon moi. Il a en outre préparé une ébauche dont certaines parties tout au moins ont été utilisées. Les architectes considèrent qu'il leur a été d'un grand secours. Il nous a de toute manière rendu des services fort utiles.

Travaux publics.—Divers.—Division du génie. —Appointements des ingénieurs, inspecteurs, surintendants, dessinateurs, employés et messagers du service extérieur, $435,000.

L'hon. M. GRAHAM: Combien de personnes y a-t-il dans ce service?

L'hon. M. ROGERS: Deux cent quatre-vingt. Cela comprend tous nos ingénieurs du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont eux qui veillent à l'exécution de tous les travaux publics du Dominion?

L'hon. M. ROGERS: Oui, et le crédit est du même chiffre que l'année dernière.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que dans ce personnel sont compris les inspecteurs des édifices publiques?

L'hon. M. ROGERS: Non.

L'hon. M. GRAHAM: Ils appartiennent au service extérieur. Je ne parle pas d'inspecteurs spéciaux.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit regarde les ports et les rivières, et nullement les inspecteurs des édifices publics.

M. CHISHOLM (Antigonish): Combien y a-t-il d'ingénieurs dans la province de la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. ROGERS: Il y a dans cette province cinq arrondissements, entre autres ceux de North-Sydney, d'Halifax et de Shelburne, qui sont les seuls dont je me souvienne dans le moment.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je vois dans le rapport de l'auditeur général pour l'exercice écoulé le 31 mars 1915 que le bureau d'Antigonish a coûté $14,689.18 et celui de North-Sydney $11,593.64; en tout, $26,-282.82. Il y avait en 1909 et 1910 pour l'île du Cap-Breton et les comtés d'Antigonish, Pictou et Guysborough un seul bureau situé à Antigonish. Il en a été établi un autre il y a quelques années à North-Sydney. Je vois à la page 310-V du rapport de l'auditeur général que, pour toute cette étendue qui embrasse l'île du Cap-Breton et les comtés d'Antigonish, de Pictou et de Guysborough, la dépense, en 1909, a été de $8,409.-68 en tout. Pour 1910, elle a été de $10,384.-86 et de $13,632.80 en 1911. La moyenne de ces trois années 1909, 1910 et 1911 a été de $10,782.45 pour toute cette région. Il y a maintenant deux bureaux dans la région, et les frais montent à $26,282.82, ce qui fait une augmentation de plus de 150 p. 100. Personne n'ignore que pendant ces années 1909, 1910 et 1911, les ingénieurs de cet arrondissement ont eu beaucoup à faire; les quais, les brise-lames et les ports ont demandé beaucoup d'attention et il s'est fait quantité d'ouvrages ces années-là. Cependant la moyenne annuelle des frais n'a été que de $10,782.45, pendant que les frais des deux dernières années, d'après le rapport de l'auditeur général, où, comme le montre le budget, presque rien ne s'est fait dans les comtés dont je parle en vue des ports, des quais, des brise-lames et autres ouvrages de cette nature, a été de $26,282.82.

J'aimerais à savoir du ministre comment il se fait que la dépense a monté dans de telles proportions alors que presque rien n'a été accompli et que les ingénieurs n'ont eu pour ainsi dire rien à faire? On a laissé les brise-lames et les quais s'écrouler et les frais, néanmoins, se sont accumulés. Comme rien de nouveau ne se faisait, les ingénieurs n'avaient qu'à recommencer leur rapport de l'année précédente. J'aimerais à savoir du ministre comment il se fait que les frais de surveillance de cette région, l'année dernière, quand rien ne se faisait, ont dépasse de beaucoup la moyenne des trois années 1909, 1910 et 1911, pendant lesquelles il s'est fait beaucoup d'ouvrage?

L'hon. M. ROGERS: L'augmentation est due à ce que, peu après notre arrivée au

pouvoir, un nouveau district a été formé à North-Sydney. Avant cela, c'était les ingénieurs d'Antigonish qui surveillaient cette région. La création de ce nouveau district vers 1911 explique dans une large mesure l'accroissement de dépenses dont parle mon honorable ami.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je m'expliquerais sans peine une augmentation de dépense due à l'aménagement d'édifices et de bureaux, aux frais d'éclairage et de chauffage; mais les dépenses dont je parle ne regardent nullement les édifices. Je parle d'une augmentation des appointements et des dépenses des ingenieurs quand ils sont de service. Avec deux bureaux, on peut naturellement s'attendre que, dans chacun, le nombre des ingénieurs et de leurs aides sera beaucoup moindre que quand il n'y en avait qu'un seul. Il n'a pas fallu sûrement doubler le personnel par la simple raison que l'on ouvrait un nouveau bureau. Pour le district dont s'occupait l'ingénieur d'Antigonish, c'est-à-dire les comtés de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough, il n'a sûrement pas été nécessaire d'employer un personnel aussi nombreux que du temps où l'île du Cap-Breton se trouvait comprise dans l'arrondissement. Le fait est cependant que le bureau d'Antigonish a coûté l'année dernière $14,689.18, lui seul, tandis que, pour les trois années 1909, 1910 et 1911, la moyenne n'était que de $1,782.45 avant le nouvel état de choses.

On se serait attendu à une diminution considérable de la dépense du bureau d'Antigonish lorsque furent créées les deux arrondissements et que furent établis les deux bureaux, puisque le territoire à surveiller était loin d'être aussi étendu et qu'il ne s'est fait que bien peu d'ouvrage. Au lieu de cela, nous constatons que le seul bureau de North-Sydney coute $11,593.64, soit $1,000 de plus que n'a coûté le bureau d'Antigonish quand il avait à surveiller toute l'île du Cap-Breton en même temps que les trois comtés de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough. Lexplication du ministre ne peut donc être acceptée comme rendant compte de cette augmentation.

En résumé lorsque toute l'île du Cap-Breton formait avec les trois comtés de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough un seul arrondissement dont le bureau central était à Antigonish, la moyenne des frais, avant 1911, était de $10,782.45. Cet arrondissement a été divisé en 1911 et l'on a établi deux bureaux, dont l'un, celui d'Antgonish, a coûté l'année dernière $14,689.18 à lui seul, ou près de 50 p. 100 de plus que lorsque toute l'île du Cap-Breton relevait du bureau d'Antigonish.

Le coût du bureau de Sydney-Nord, qui s'occupe des affaires de l'île du Cap-Breton, a été à lui seul de $11,593.64, soit près de $1,000 de plus que le coût moyen quand il n'y avait qu'un seul district. Les explications du ministre ne sont pas satisfaisantes à cet égard. Une augmentation de 150 pour 100, voilà qui ne devrait pas exister.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami le sait, quand on établit un nouveau district, les ingénieurs préposés à ce district se croient tout aussi importants que les anciens, et s'attendent à la continuation des mêmes conditions, et naturellement il y a une forte augmentation, dès qu'un nouveau district égal à l'ancien est établi. Cela explique, autant que je puis voir, l'augmentation des frais. Je n'ai pas ici les chiffres détaillés que mon honorable ami semble posséder, parce que je n'ai pas encore eu l'occasion d'examiner la question.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre peut-il nous expliquer comment il se fait que l'ingénieur ordinaire, quand il est entré en fonction à Sydney-Nord, ait reçu un traitement supérieur à celui qu'il recevait, quand il était ingénieur adjoint à Antigonish?

L'hon. M. ROGERS: Nous n'avons pas de détails à cet égard. L'ingénieur en chef à Antigonish touche $2,700, et l'ingénieur en chef de Sydney--Nord $2,500.

M. CHISHOLM (Antigonish): Combien recevait ce dernier, quand il était ingénieur adjoint à Antigonish?

L'hon. M. ROGERS: Nous ne sommes pas absolument sûrs. Le sous-ministre croit que cet ingénieur devait recevoir $2,100.

M. CHISHOLM (Antigonish): L'augmentation n'est que de $400, et cependant la totalité des augmentations est, comme je l'ai dit, de $16,000. En réalité, le bureau de Sydney-Nord et celui d'Antigonish sont remplis de chercheurs de places, sans égard au travail qu'il peut y avoir à faire. Aujourd'hui, le bureau d'Antigonish compte plus d'employés qu'il n'en fallait autrefois pour toute l'île du Cap-Breton et les comtés mentionnés. Le bureau de Sydney-Nord a autant d'employés que M. Milledge en avait, quand il lui fallait administrer tout le district. On a rempli ce bureau de chercheurs de places, sans se soucier des besoins de la situation.

L'hon. M. ROGERS: Vous ne faisiez peut-être pas alors la même somme d'ouvrage.

M. CHISHOLM (Antigonish): Il n'y a là aucun travail à faire, le ministre le sait fort bien. Ce qu'on dépense dans les comtés d'Antigonish, de Guysborough et de Pictou, en dehors de East River, Pictou, est quantité négligeable, et il en a été ainsi depuis deux ou trois ans. Il n'y avait nul besoin de tout ce personnel. On a nommé nombre d'adjoints, dont le besoin ne se faisait nullement sentir.

M. SINCLAIR: Dans le comté de Guysborough, on n'a absolument rien fait depuis quatre ans.

L'hon. M. ROGERS: On y a dépensé beaucoup d'argent.

M. SINCLAIR: Pas un seul dollar n'a été dépensé pour travaux publics dans le comté de Guysborough, depuis quatre ans. Un seul quai a été construit, depuis l'accession du gouvernement au pouvoir, et l'ouvrage a été tellement gâché que ce quai ne sert à rien. On a changé le quai de place, et maintenant les bateaux ne peuvent plus y accoster, parce qu'il n'y a pas suffisamment d'eau. C'est là tout ce que l'administration a fait dans mon comté, qui constitue une grande partie de ce territoire. Mon honorable ami a toutes mes sympathies dans l'attitude qu'il a prise, bien que les difficultés en question ne se bornent pas aux bureaux de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Je lui ai fait remarquer, l'autre jour, que ces difficultés existaient dans tout le pays, et je lui ai cité les statistiques que m'a communiquées le département même établissent que, l'augmentation du personnel dans l'ensemble du pays a été énorme. Le ministre n'a pas encore justifié cette augmentation, et je doute qu'il puisse le faire.

L'hon. M. ROGERS: Je ne me rappelle pas que mon honorable ami m'ait jamais fait connaître que les électeurs de Guysborough eûssent manifesté le désir de voir le ministère des Travaux publics faire quelques travaux.

M. SINCLAIR: La mémoire du ministère est infidèle.

L'hon. M. ROGERS: L'autre soir, l'honorable député a prêté appui aux affirmations du député de King (I.P.-E.) au sujet de la majoration des dépenses, sur l'augmentation du personnel, et ainsi de suite, or, je n'avais pas alors sous les yeux les chiffres voulus. J'ai saisi cependant cette occasion pour examiner la question, afin de voir dans quelle mesure ces deux honorables députés et un ou deux autres pouvaient être autorisés à faire pareilles allégations, et je serai très heureux de fournir à mon honorable ami les renseignements qu'il désire, afin qu'il puisse mieux comprendre l'administration du département des Travaux publics qu'il ne craint pas de condamner. Au cours de 1909-1910, 1911-1912, sous l'ancien régime on a dépensé $330,000 dans l'île du Prince-Edouard.

Il est vrai, le nombre des employés a augmenté; mais, en 1912-1913, 1913-1914 et 1914-1915, nous avons dépensé dans l'île du Prince-Edouard $764,178.59, soit $434,178.59 de plus que durant les trois exercices précédents. L'autre soir, le député de King nous a dit que sous l'ancien régime il n'y avait qu'un seul employé dans le bureau de M. Hegan. Après examen des dossiers, je constate qu'à cette époque, il y avait un M. Hegan, un M. Hyndman, un M. Miller, un M. White et un M. Matthews, soit cinq employés. On nous a blâmés, l'autre soir, parce que nous avons eu huit employés durant les trois dernières années, bien que l'augmentation des dépenses dans cette province pour cette période se soit élevée à $434,178.59, ce qui, comme en conviendra mon honorable ami justifie la nomination de deux ou trois employés supplémentaires.

Je désire être juste dans ce que j'énonce au sujet du département, et je m'efforce toujours de donner à ces honorables messieurs les renseignements les plus circonstanciés. Je ne suis pas en possession des renseignements que mon honorable ami d'Antigonish m'a demandés ce soir, mais ainsi que pour mon honorable ami de King je serai heureux d'aller aux informations, et je crois pouvoir assurer que je serai en mesure de lui communiquer un état qui justifiera le département et confirmera ce que j'ai dit. Mon honorable ami de Guysborough le comprend, il faut un plus grand nombre d'employés, quand on dépense $434,178.59 de plus pour aider à améliorer les conditions dans une province comme l'île du Prince-Edouard.

M. SINCLAIR: Je ne suis guère familier avec les dépenses effectuées dans l'île du Prince-Edouard, et je ne suis pas en mesure de les discuter. Mais il me semble inutile d'exhorter le ministre à économiser ou à réduire les dépenses, car en réalité il ne fait que se glorifier d'avoir pu dépenser depuis trois ans $400,000 de plus dans l'île du Prince-Edouard que n'en avaient dépensé ses prédécesseurs durant les trois

années précédentes. Il semble croire que c'est un titre de gloire, d'avoir fait pareille dépense, durant les années de gêne que nous traversons et où il nous a été difficile d'emprunter de l'argent.

La mémoire lui fait sans doute défaut au sujet de l'autre question dont j'ai parlé, parce que je lui ai souvent demandé des travaux d'amélioration le long de la côte dans mon comté. J'ai fait appel à son bon vouloir, il y a à peine deux ou trois jours, au sujet du quai de Cole-Harbour, et j'ai tenté l'impossible pour l'engager à dépenser l'argent voté par ses prédécesseurs et qui, depuis, est resté sans emploi, bien que le besoin de ces travaux se fasse vivement sentir en cet endroit.

Je n'ai guère importuné le ministre au sujet de travaux publics, mais je lui ai déjà présenté plusieurs requêtes et toujours inutilement. En ce qui concerne mon comté, je ne vois pas la nécessité de maintenir un personnel considérable à Antigonish ou ailleurs, tant que le ministre maintiendra l'attitude que, de concert avec son parti, il a adoptée au sujet des dépenses dans mon collège électoral, puisqu'ils n'y font pas de travaux. Le ministre ne nous a encore donné aucune explication au sujet de l'augmentation du nombre de ses employés par tout le Dominion. Les chiffres relatifs au personnel du département des Travaux publics, communiqués, je suppose, par ce ministère même, accusaient l'année dernière, une augmentation de près de 700 nouveaux employés, depuis l'avènement du Gouvernement actuel. Si ces 700 nouveaux employés touchent $1,000 respectivement, cela représente une somme annuelle de $700,000 soutirée au public au bénéfice de favoris du gouvernement. On le sait, les dépenses du ministère des Travaux publics, depuis deux ou trois ans, ont été fort minimes dans les Provinces maritimes. Les crédits demeurent inscrits au budget, d'année en année, et presque rien ne se fait, et dans l'intervalle, le nombre des employés a énormément augmenté. Abstraction faite des employés congédiés, décédés ou retraités, pareille augmentation de 700 employés est-elle justifiable? Je ne le crois pas. $700,000, voilà une somme énorme à ajouter aux dépenses annuelles d'un seul département.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le ministre fait certainement preuve de beaucoup d'esprit de suite. Les membres du comité ne sont pas surpris qu'il se glorifie de l'augmentation des dépenses dans l'île du Prince-Edouard. En regard de $11,807,035 dépensés en 1910-1911, sous le précédent gouvernement, $29,283,316 ont été dépensés en 1914-1915, durant les huit mois où la guerre a régné. Assurément, c'est là une énorme augmentation. Il y a eu une augmentation de $1,291,979 dans les dépenses de 1914-1915 en plus de celles de 1913-1914. Par conséquent le ministre fait preuve de beaucoup d'esprit de suite, sur le chapitre des dépenses; il a le droit de se glorifier de sa dextérité à jeter l'argent par les fenêtres. Je ne désire pas me trouver dans la même posture que l'honorable député de Guysborough.

Je ne veux pas que le ministre me reproche par la suite d'avoir dit que nous ne demandions pas d'allocations dans le comté d'Antigonish. Nous comprenons que la guerre se poursuit et si le ministre pratique l'économie dans toutes les autres parties du pays, nous nous déclarerons satisfaits si, durant cette période critique, on nous refuse les avantages qui sont fournis par des constructions de quais et de brise-lames, mais nous nous attendons à être traités comme le sont les autres parties du pays. Je rappellerai au ministre que le 28 décembre 1915, quand il a écrit une lettre, par l'intermédiaire de son secrétaire à l'agent chargé de la distribution des faveurs dans le comté d'Antigonish, il a promis qu'une dépense de $200,000 serait faite dans ce comté. Il n'a pas tenu sa promesse. L'argent n'a pas été dépensé; les mêmes crédits ont été inscrits chaque année au budget. La population a attendu patiemment avec grand désir et beaucoup d'espoir, devrais-je dire, mais non, elle a perdu tout espoir. Les gens en sont arrivés à conclure que le ministre n'avait pas d'autre intention que d'employer cette lettre dans un but électoral—il y avait alors une élection partielle dans cette circonscription.

Si le ministre a de l'argent à dépenser, je veux lui rappeler qu'il est tenu sur l'honneur de racheter sa promesse. Il est vrai que cela s'élève à $16 par tête de la population d'Antigonish et à environ $85 par électeur. Bien que le ministre ait promis une somme élevée, sa promesse est toujours là. La lettre dit:

> Votre lettre du 24 courant, adressée au ministre des Travaux publics a été reçue et conformément à votre demande je vous remets une liste des crédits qui ont été inscrits au budget supplémentaire par le comté d'Antigonish, durant l'exercice 1913-1914.

Il est vrai que le budget supplémentaire n'était pas prêt à cette époque ou quelques

mois après. Il est vrai que le budget principal n'était pas prêt alors; pourtant la lettre a été publiée dans tout le pays et il y a des gens qui croyaient que le ministre était sincère en faisant cette promesse. En réalité, rien n'a été dépensé; la promesse n'a pas été tenue. Le ministre m'a dit l'autre soir que l'on n'avait pas l'intention, cette année, de dépenser de l'argent dans notre province. Il en a été de même l'an dernier et l'année précédente, ces crédits étaient inscrits au budget, mais on n'a pas dépensé un dollar.

Je demande modestement que le ministre tienne sa parole et j'espère qu'on ne me reprochera pas, comme on l'a fait au député de Guysborough, de n'avoir rien demandé. Je prierai le ministre de se reporter à la lettre qu'il a écrite, il y trouvera les crédits. Je ne doute pas qu'il ait reconnu le bien fondé de la dépense, ou il n'aurait pas fait cette promesse à l'époque en question.

L'hon. M. ROGERS: Ce que dit mon honorable ami est une nouvelle preuve de toute l'attention que j'apporte aux observations des honorables députés de la Chambre. Peu de temps après que la lettre dont parle mon honorable ami eût été écrite, quand la Chambre s'est réunie, une si forte opposition a été présentée par le député d'Antigonish à propos de ces crédits que j'ai hésité et j'hésite encore. A en juger par les déclarations qu'a faites alors l'honorable député, j'ai compris qu'une erreur avait été commise.

L'hon. M. GRAHAM: En écrivant la lettre?

L'hon. M. ROGERS: S'il y a quelqu'un à blâmer, j'espère que mon honorable ami consentira à partager le blâme avec moi, à propos des dépenses dans le comté d'Antigonish. Il a traité la question à fond au cours de la session qui eut lieu après l'envoi de cette fameuse lettre que l'on a pris grand soin de faire en sorte qu'aucune dépense ne fût effectuée qui pourrait irriter les sentiments de l'honorable député ou le désappointer dans ses désirs et ses espoirs comme représentant officiel des électeurs de ce comté. Je présume que mon honorable ami sera assez bon pour partager, du moins jusqu'à un certain point, le blâme au sujet de la promesse qui n'a pas été remplie à cette époque.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je suis surpris que le ministre prenne cette ligne de conduite. Il a fait la même chose en répondant aux observations que j'avais présentées en 1913, sur cette question. En langage ordinaire, on appellerait cela du bluff, mais à cette occasion, le bluff n'a pas réussi.

Permettez-moi de citer les paroles dont je me suis servi alors pour vous permettre de voir combien est justifiée l'affirmation du ministre quand il dit que j'ai jeté de l'eau froide sur la proposition de dépenser ces crédits. J'emprunte ma citation aux "Débats":

> Il est très vrai que ces crédits s'élèvent à une forte somme, même si l'on ne tient pas compte du dragage et d'autres travaux dont il est question dans cette lettre. Ces crédits supplémentaires seuls s'élèvent à $195,000—$16 pour chaque homme, femme et enfant du comté ou $81 pour chaque bulletin de vote déposé durant l'élection.
>
> Il est vrai que le montant forme un total important. Mais, comme je l'ai dit, si ces crédits avaient été dépensés l'an dernier ou l'année précédente, ainsi que cela aurait dû se faire, la dépense n'aurait pas paru aussi importante dans les crédits de cette année. Mais là n'est pas la question; vous ne devriez pas considérer à combien cela s'élève par personne, ce que vous devriez vous demander c'est ceci: Ces travaux sont-ils nécessaires et à recommander? Je prétends que ces travaux devraient être exécutés. Permettez-moi de demander au ministre si, au moment où les crédits seront déposés, chacun de ces articles s'y trouvera et si l'argent sera dépensé. Il est absolument nécessaire que l'argent soit voté et dépensé. Il doit cela au peuple, à lui-même et à la réputation du sénateur Girroir. Il est vrai que les agents conservateurs ont dû, dans ce comté, boire la coupe de l'humiliation jusqu'à la lie. Si le ministre des Travaux publics désire donner un antidote pour le poison que ces gens ont bu, il fera en sorte que les crédits soient inscrits au budget.

Est-ce un langage indiquant que j'étais opposé à la dépense de cet argent? Au contraire, n'ai-je pas approuvé tous les articles et demandé au ministre de dépenser les allocations? J'ai insisté, j'ai importuné le ministre pour qu'il dépensât l'argent et pourtant, ce soir, il déclare de sa façon calme, douce et pleine d'assurance que par égard pour mes observations relatives à ces crédits. il ne les avait pas dépensés. N'est-ce pas la chose la plus absurde que vous ayez jamais entendue?

M. MACDONALD: Je n'étais pas ici l'autre soir quand les crédits des Travaux publics étaient discutés. Le ministre voudrait-il me dire la situation des travaux dans la rivière de l'Est et si la hauteur de l'eau dans l'écluse supérieure est suffisante pour permettre aux bateaux de passer à Trenton et New-Glasgow ou s'il y a des changements dans les plans?

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a pas de changements dans les plans. Les bateaux pourraient remonter à New-Glasgow. Il y

a du dragage à faire à l'entrée et en remontant aux endroits que nous préparons maintenant pour poser les portes d'écluse. Mon honorable ami verra dans le budget supplémentaire un crédit pour terminer les travaux. Des soumissions sont demandées pour les portes d'écluse.

M. MACDONALD: Des soumissions n'ont-elles pas été demandées il y a quelque temps?

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a pas longtemps, mais elles n'ont pas été examinées.

M. MACDONALD: Le ministre espère-t-il que les travaux seront terminés cette année?

L'hon. M. ROGERS: C'est notre intention et notre espoir.

M. MACDONALD: Et le crédit de $66,000 au budget supplémentaire est destiné à finir l'ouvrage?

L'hon. M. ROGERS: A tout finir.

M. MACDONALD: Quand les travaux seront finis, comprendront-ils un chenal en eau profonde et la construction d'écluses pour permettre aux bateaux de remonter jusqu'à Trenton? Est-ce le plan d'ensemble des travaux.

L'hon. M. ROGERS: D'après ce que je sais, cela comprend un chenal qui ira jusqu'à New-Glasgow.

M. MACDONALD: Trenton n'est pas aussi loin que cela.

L'hon. M. ROGERS: Il ira jusqu'à New-Glasgow.

M. MACDONALD: Où doit-on faire le dragage?

L'hon. M. ROGERS: A l'entrée. Je sais qu'il y a eu un rapport l'autre jour disant qu'il était nécessaire de faire du dragage, mais pas une grande quantité.

M. MACDONALD: On n'a fait aucune amélioration en amont de la rivière plus haut que Trenton. Le dragage dont parle mon honorable ami est en bas des écluses et pour faciliter l'entrée des écluses depuis l'eau profonde du port.

L'hon. M. ROGERS: C'est exact.

M. MACDONALD: Existe-t-il un projet de creuser la rivière de Trenton à New-Glasgow qui se trouve en haut des améliorations que l'on fait actuellement?

L'hon. M. ROGERS: Je ne savais pas qu'il était nécessaire de faire du dragage entre Trenton et New-Glasgow. Nous n'avons pas ici le rapport que nous avions l'autre soir, mais je me ferai un plaisir d'en envoyer une copie à mon honorable ami.

[L'hon. M. Rogers.]

Monument au roi Edouard VII, $10,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Où le ministre a-t-il l'intention d'ériger ce monument?

L'hon. M. ROGERS: On se propose de l'ériger à l'angle de l'édifice de l'est qui domine la place Connaught et de l'hotel des postes.

L'hon. M. LEMIEUX: Je tiens à féliciter mon honorable ami et le Gouvernement sur la décision qui a été prise. La vieille rivale de l'Angleterre, la France a érigé à Paris et à Nice, deux villes que le roi Edouard aimait à visiter et où, il vivait simplement, des monuments à sa mémoire. Edouard VII était peut-être plus aimé en France que dans aucun autre pays du monde, bien qu'il fût le souverain le plus populaire de son temps. Je puis bien dire qu'il a été un bienfaiteur de l'humanité, l'auteur de l'entente cordiale entre la France et l'Angleterre.

Il n'est que juste et raisonnable que l'on ait érigé un monument à sa mémoire sur le sol de la vieille France. Quelques mois à peine après sa mort les citoyens de Montréal décidèrent qu'un monument serait érigé sur le square Philips à la mémoire du regretté monarque, et je suis heureux de le proclamer, l'artiste à qui fut confiée l'exécution de ce monument s'est surpassé en cette circonstance en nous donnant une magnifique statue du vieux roi. C'est une œuvre d'art qui fait l'admiration de tous les étrangers qui visitent la métropole canadienne; je suis donc heureux d'apprendre que le Gouvernement fédéral a décidé de faire ériger cette statue dans un endroit très central, de façon à ce que la vue de ce monument soit réellement une inspiration pour tous les Canadiens qui vénèrent la France, qui respectent l'Angleterre et qui aiment le Canada et la Couronne britannique.

L'hon. M. ROGERS: Je suis réellement on ne peut plus heureux d'approuver entièrement toutes les observations que vient de faire l'honorable député et de m'unir à lui, afin que jamais, dans aucune réunion, on ne prononce le nom honoré du roi Edouard sans manifester les sentiments de respect et d'admiration qui lui sont dus à cause des immenses services qu'il a rendus et à l'empire et au monde entier.

Je suis heureux de le proclamer, j'étais du nombre de ceux qui ont assisté à l'inauguration de la statue qui a été érigée à sa mémoire sur le square Phillips, à Montral, et j'ai assurément apprécié l'œuvre magnifique qui est sortie des mains de l'artiste à qui l'on avait confié l'exécution de ce monument. Il fait honneur et à l'artiste qui l'a exécuté et à la ville de Montréal; il est un sujet d'orgueil pour tous ceux qui se rendent compte de l'importance qu'il y a de chérir la mémoire du regretté roi Edouard. Je suis heureux de savoir que l'emplacement que nous avons choisi à Ottawa pour l'érection de ce monument, reçoit l'approbation de mon honorable ami. J'ose espérer que nous aurons tout autant de succès qu'à Montréal et que nous posséderons un monument qui fera honneur à la fois à la ville d'Ottawa et au pays tout entier.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce l'intention du ministre d'inviter les artistes canadiens à concourir pour l'érection de ce monument?

L'hon. M. ROGERS: Ce concours a déjà eu lieu et l'entreprise a été adjugée à M. Allward.

Construction et exploitation de digues d'emmagasinage d'eau et d'ouvrages et réglementation du niveau de l'eau sur la rivière Ottawa, et ses tributaires et règlement de réclamations en dommages, $115,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je désirerais savoir de l'honorable ministre si ces travaux relatifs à la construction de digues d'emmagasinage sur l'Ottawa supérieur et ses tributaires, ont réussi? A l'époque où fut commencée l'exécution de ce projet, j'étais à la tête de l'administration du département des Travaux publics, de sorte que je me suis fort intéressé à ces travaux, car j'avais dans l'idée qu'ils étaient dans l'intérêt public. J'aimerais donc à savoir si mes espoirs se sont réalisés et si l'érection de ces digues a eu pour effet de régulariser le cours de la rivière Ottawa et d'approfondir le niveau de l'eau durant la saison sèche; car c'était là l'un des principaux buts que nous voulions atteindre en exécutant cette entreprise?

M. NESBITT: Le ministre est-il en mesure de nous fournir quelques explications sur l'utilité de ces digues d'emmagasinage?

L'hon. M. ROGERS: Elles sont destinées à emmagasiner le surplus des eaux.

M. NESBITT: Pour des fins d'aqueduc?

L'hon. M. ROGERS: Pas du tout. Afin que le cours de la rivière Ottawa soit navigable pendant toute la saison, il est nécessaire d'emmagasiner l'eau qui résulte des fortes crues et de la conserver afin que cette rivière soit navigable sur tout son parcours.

L'hon. M. PUGSLEY: Et afin d'augmenter aussi les forces hydrauliques sur l'Ottawa?

L'hon. M. ROGERS: Et dans ce but là également. Je suis heureux d'informer mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) que les travaux exécutés il y a déjà quelques années, ont été très satisfaisants. Les eaux de cette rivière sont navigables sur tout son parcours; or, elles ne le seraient pas sans ces digues d'emmagasinage. Je considère que l'on a exécuté de superbes travaux qui ont rendu des services signalés à la ville d'Ottawa tout particulièrement, ainsi qu'au trafic et à la navigation sur tout le parcours de la rivière Ottawa.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis on ne peut plus heureux d'entendre ces déclarations de la bouche du ministre des Travaux publics. C'est là une question de la plus haute importance.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y a quelques jours, dans la discussion des crédits du département des Travaux publics, j'ai signalé à l'attention du ministre l'augmentation considérable qui s'est produite dans le personnel du département à l'île du Prince-Edouard. Il me répondit qu'il avait dans l'idée que le département faisait exécuter dans l'île des travaux bien plus considérables que par les années passées; il fit alors la promesse de faire préparer un relevé, dont il me ferait parvenir une copie. Si mes renseignements sont exacts, le ministre a déjà fait allusion à cette affaire, ce soir, mais comme j'étais absent de mon siège à ce moment-là, voudrait-il avoir l'obligeance de me faire parvenir une copie de cet état?

L'hon. M. ROGERS: Mais certainement.

Commission internationale, fleuve Saint-Jean (N.-B.), $7,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que cette commission est à la veille de terminer ses travaux?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme est destinée à les compléter. J'ai déposé le rapport de la commission sur le bureau, l'autre soir.

Galerie nationale des Arts, Ottawa, y compris l'achat de tableaux par le conseil consultant des arts, $25,000.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il l'intention de dépenser ce crédit, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Non, si je puis m'en dispenser.

M. SINCLAIR: Je ne vois pas bien la nécessité qu'il peut y avoir d'acheter des tableaux pour cette galerie, soit à l'heure actuelle, soit dans le courant de l'année prochaine.

Monument à madame de Latour à Saint-Jean (N.-B.), contribution, $5,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Il s'est évidemment produit une erreur relativement au titre que l'on donne à madame de Latour. A mon sens, on devrait substituer le mot "madame" ou mot "Lady" (dans le texte anglais). Il n'y a pas de doute qu'elle était une dame, mais elle n'a jamais eu droit à un titre de cette nature.

L'hon. M. ROGERS: Je propose donc que l'on remplace le mot "Lady" par le mot: "Madame."

(La motion est adoptée.)

Commission royale du canal de la baie Georgienne, $25,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Je prierai le ministre de voir à ce que le rapport intérimaire relativement à l'entreprise du canal de la baie Georgienne soit traduit en français. La raison qui me porte à faire cette proposition, c'est que la population de la ville et de la région de Montréal en général, s'intéresse beaucoup à ce projet. Mon honorable ami de Jacques-Cartier (M. Descarries) a reçu, j'en suis certain, de nombreuses demandes relativement à ce rapport de la part de ses électeurs, qui s'intéressent fortement à la réalisation de ce projet. Plus vite nous aurons la version française de ce rapport, mieux ce sera.

L'hon. M. ROGERS: Je suis heureux que mon honorable ami ait soulevé la question. Je me rends très bien compte de la nécessité où nous sommes de faire imprimer ce rapport en français. Le sous-ministre m'informe que nous avons déjà en mains des exemplaires de la version française du rapport relatif au projet du canal de la baie Georgienne.

Lignes de télégraphe et de téléphone.—Saskatchewan, $44,000.

L'hon. M. OLIVER: Avec la permission du ministre je reviendrai sur un sujet qui se rattache à cette question des lignes télégraphiques dans le nord des provinces de l'Ouest. Je ferai tout simplement observer qu'il existe un réseau de lignes de télégraphe, qui est exploité par

l'Etat à de grandes distances dans la partie septentrionale de ces provinces. Ces lignes, évidemment, ne rapportent pas de bénéfices, mais elles contribuent beaucoup à hâter la colonisation de cette région; or, un excellent moyen d'augmenter leur utilité, ce serait de s'en servir pour transmettre des nouvelles de ces endroits éloignés aux grands centres d'affaires.

Je profite de l'occasion, afin de suggérer au ministre qu'il prenne des mesures pour établir un tarif moins élevé que celui qui existe, à l'heure actuelle, relativement aux dépêches destinées aux journaux, qui sont expédiés de ces régions éloignées sur le réseau télégraphique de l'Etat.

Il existe, si je ne fais erreur, un tarif de faveur pour l'expédition des nouvelles, mais il est encore bien trop élevé pour que les journaux soient en mesure de s'en prévaloir. Il devrait être bien entendu que des nouvelles venant de Fort McMurray ou de Fort-Saint-Jean, ne devraient pas être assujetties au même tarif que celles provenant de New-York ou du théâtre de la guerre. Ces nouvelles n'ont qu'une importance insignifiante pour le monde extérieur, mais elles n'en sont pas moins fort intéressantes pour la population de ces régions et elles n'en concourent pas moins au progrés de la colonisation; tout de même, elles ne valent pas qu'un journal débourse de fortes sommes pour les faire transmettre par dépêches télégraphiques.

Ces lignes de télégraphe ne sont pas très employées, de sorte qu'il n'y a pas de doute que, dans l'intérêt du réseau, du progrès de ces régions et de l'amélioration de la situation en général, on ferait bien d'établir un tarif de faveur pour les nouvelles destinées aux journaux; de cette façon-là, la population du reste du pays aurait l'avantage d'être mise au courant de ce qui se passe dans le nord, des nouvelles intéressantes seraient mises en circulation, on ferait de l'excellente réclame à ces régions éloignées, l'attention publique se porterait de ce côté-là et la colonisation en bénéficierait d'autant.

L'hon. M. ROGERS: Il existe un tarif de la nature de celui que préconise mon honorable ami sur le réseau des lignes télégraphiques du Yukon.

Cette question a été signalée à mon attention, il y a quelque temps, et j'ai déjà commencé à l'étudier en compagnie de M. Keeley, le chef du service des télégraphes, afin d'adopter un plan similaire dans les régions de la rivière de la Paix et du nord

de l'Alberta, où le Gouvernement possède un réseau de lignes de télégraphe et de téléphone.

Je m'occuperai de nouveau de cette affaire, demain, et j'insisterai afin que l'on mette autant que possible en pratique la suggestion que vient de faire mon honorable ami; je suis d'avis qu'il est très désirable, en temps de guerre, que l'on fournisse à la population de ces régions éloignées un service qui soit en mesure de leur faire savoir les nouvelles aussi promptement et à aussi bon compte que possible. Nous allons faire l'impossible afin d'être en mesure de faire face à la situation.

L'hon. M. OLIVER: A-t-on établi un bureau de télégraphe à Beaver-Lodge sur la ligne qui relie le lac Saskatoon à Saint-Jean et à Hudson's Hope?

L'hon. M. ROGERS: Je ne puis me rappeler s'il y a eu quelque chose de fait en ce sens là. Le sous-ministre prendra des renseignements et je les communiquerai à mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: Le télégraphe passait dans cet établissement quand je m'y suis rendu l'été dernier; il y avait un magasin, un bureau de poste, une forge, un poste de démonstration du ministère de l'Agriculture; cela formait le noyau d'un village au milieu d'une colonie prospère; mais il n'y avait pas de bureau de télégraphe, le bureau le plus rapproché était au lac Saskatoon, c'est-à-dire à 20 milles, et il fallait aller beaucoup plus loin dans l'autre direction pour pouvoir télégraphier. Si l'on n'a pas encore établi de bureau dans cette localité je demande qu'on en établisse un, et je suis certain qu'on trouvera là quelqu'un pour en prendre soin. Ce bureau donnerait satisfaction et contribuerait, dans une large mesure, au progrès de la colonisation dans cette région.

L'hon. M. ROGERS: Nous allons prendre note de ces observations.

L'hon. M. OLIVER: C'est un établissement très important de la région de la rivière de la Paix, et il constitue la partie ouest de l'établissement de Grande-Prairie, qui est à environ 25 ou 30 milles à l'ouest de la ville de Grande-Prairie; il est situé le long de la ligne télégraphique qui s'étend du lac Saskatoon à Pouce-Coupé, à Saint-Jean et à Hudson's-Hope.

M. ALFRED THOMPSON: A ce que vient de dire l'honorable député d'Edmonton j'ajouterai que, faisant droit à une requête de ma part, l'honorable ministre a doté le Yukon d'un service de nouvelles concernant la guerre. Les intéressés ont compris tout l'avantage qui pouvait résulter de ce service. Nous qui vivons dans les villes, nous ne nous rendons pas compte des bienfaits que représente pour la population de ces lointaines régions, la possibilité de recevoir des nouvelles, tous les jours, par les lignes télégraphiques de l'Etat. Je suis heureux que l'honorable député d'Edmonton ait signalé ce point à l'attention de l'honorable ministre au sujet de la vallée du Mackenzie, car un service comme celui-là va être d'un immense avantage pour ces régions.

M. MARTIN (Regina): Je vois que le crédit destiné à la Saskatoon est augmenté de $7,000.

L'hon. M. ROGERS: On a établi de nouveaux bureaux et prolongé la ligne.

M. MARTIN (Regina): Je veux savoir si on l'a prolongée pour la valeur de $7,000 de plus que ne représentait le crédit de 1914. L'année dernière les frais d'entretien furent de $37,000 et cette année on nous demande de voter $7,000 de plus, à cet fin. Je veux savoir si l'on a construit de nouvelles lignes.

L'hon. M. ROGERS: Nous avons maintenant un bureau central à Saskatoon; auparavant la Saskatchewan et l'Alberta se trouvaient réunis. Nous avons cru sage de faire ce changement.

M. HUGHES (I. P.-E.): Il y a erreur dans l'état que m'a transmis l'honorable ministre au sujet du nombre d'employés de son ministère à l'île du Prince-Edouard. Les noms de MM. McDonald et O'Brien, employés de ce ministère, n'y figurent pas. Il peut y avoir d'autres erreurs, surtout des erreurs de chiffres. L'honorable ministre me ferait-il le plaisir de me fournir une liste des travaux exécutés à l'île du Prince-Edouard, sous la direction de son ministère, pendant le temps mentionné dans son état comparatif? Il y a certainement erreur quant au nombre des employés.

L'hon. M. ROGERS: Je ne le crois pas. Il s'agit du département des ingénieurs de l'île du Prince-Edouard et j'ai fourni les noms de ceux qui s'y trouvent. MM. McDonald et O'Brien font partie du service du dragage. Il s'est fait là beaucoup de dragage depuis quelque temps.

M. HUGHES (I.P.-E.): Outre l'ouvrage qui lui incombait comme ingénieur du département, M. Hegan faisait celui que font aujourd'hui MM. McDonald et O'Brien.

C'est l'ingénieur qui voyait au dragage avant qu'ils fussent nommés. Ces deux hommes ont donc été ajoutés au service.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami se trompe. Auparavant, le dragage était sous la surveillance de quelqu'un de Saint-Jean.

M. HUGHES (I.P.-E.): C'est le ministre qui se trompe. Il y avait à Saint-Jean un surintendant de dragage qui visitait l'île du Prince-Edouard peut-être une couple de fois par année; mais l'ouvrage était fait par M. Hegan. Le surintendant de Saint-Jean était un surnuméraire, et n'avait pour ainsi dire pas à s'occuper du dragage; il était censé en avoir la surveillance générale, mais c'était M. Hegan qui faisait l'ouvrage que font maintenant MM. McDonald et O'Brien.

M. MORRIS: Au sujet de ce crédit, je me permettrai de dire quelques mots des compagnies de téléphone du Canada qui sont des compagnies indépendantes; je parlerai surtout d'une de ces compagnies qui fait affaires dans la province de Québec. Elles sont d'un immense avantage pour le public, et cependant elles ne reçoivent aucune aide de la part de l'Etat, et c'est ce que je me suis proposé de signaler.

La Farmer's Independent Telephone Company dessert les comtés de Chateauguay, Huntingdon et Beauharnois sur une distance de 150 milles et a un magnifique service. Cette ligne est absolument indépendante, elle ne reçoit d'aide ni de l'Etat ni de personne, et comme d'autres institutions en reçoivent dans une si grande proportion, j'ai cru devoir, comme représentant d'une circonscription rurale, signaler à l'attention du Gouvernement ce que fait cette compagnie. Ne pouvant obtenir le service de téléphone qu'ils désiraient, les cultivateurs ont fourni le capital nécessaire pour construire la ligne et l'ont construite sans l'aide de qui que ce soit, et en opposition à une des plus grandes compagnies du pays. L'avantage qu'ils ont ainsi procuré à cette région ne devrait pas passer inaperçu aux yeux du Gouvernement.

La compagnie n'a pas reçu d'aide, il est vrai, mais à l'instar du Nord-Canadien, elle se sent peut-être quelque peu gênée. C'est une grande tâche pour les cultivateurs que de répondre aux besoins de cette ligne sans pouvoir compter sur aucune aide. On devrait songer à leur aider, car ils ont institué cette compagnie dans l'intérêt public. Avant l'établissement de ce service les gens des concessions les plus reculées ignoraient ce qui se passait dans le monde extérieur, aujourd'hui ils n'ont qu'à sonner le timbre du téléphone pour l'apprendre; ils connaîtront demain ce qui s'est passé ici ce soir, mes amis du moins seront tous heureux de l'apprendre. Je ne viens pas mendier, nous n'avons jamais mendié auprès du Gouvernement fédéral ni de celui de Québec, nous avons mis la main à nos goussets et fourni l'argent nécessaire. Un honorable membre de la gauche, qui nous a aidés dans cette circonstance, est malheureusement absent dans le moment; j'aurais désiré qu'il eût été ici pour écouter ce que j'avais à dire comme représentant d'un comté important de la province de Québec et d'une population indépendante.

L'entreprise que nous avons fondée était une entreprise difficile, et il incombe au Gouvernement d'aider à son maintien; tout ce que nous lui demandons, c'est un peu d'encouragement pour cette compagnie d'utilité publique si digne de son estime et de celle du pays.

M. McKENZIE: Je félicite l'honorable député de Châteauguay de son éloquent et magnifique discours. Je regrette, cependant, qu'il ne nous ait pas dit plus tôt combien il lui fallait, car nous aurions été unanimes à le lui accorder. Je ne pense pas qu'il puisse obtenir beaucoup d'argent du Gouvernement maintenant; j'ai parcouru le budget et je n'y trouve rien pour Châteauguay. On a fait quelque chose pour ce comté, mais il n'y a rien d'inscrit au budget cette année.

L'honorable député a parlé au ministre de choses comme il n'en était encore jamais survenu, et je profite de cette occasion pour signaler à mon tour au ministre, pour environ la vingtième fois, quelque autre chose de ce genre. Le comté de Victoria est un autre comté rural que je suis aussi fier de représenter que mon honorable ami puisse être fier de représenter le sien. Députés de comtés ruraux tous deux, nous avons lieu d'avoir les mêmes sentiments à l'égard de la classe agricole.

J'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur ce qui est survenu au mois de février 1912, au sujet des lignes télégraphiques du comté de Victoria. Je le lui ai déjà signalé et il m'a répondu, avec un sourire plein de promesses, qu'il ferait droit à mes remarques; je crains cependant que ses promesses, comme tant d'autres que le Gouvernement actuel a faites, n'aient été reléguées dans le domaine de l'oubli. Le comté de Victoria (N.-E.) possède un réseau de lignes télégraphiques de l'Etat qui lui est d'un immense avantage. A défaut de communication par chemin de fer

la ligne télégraphique se trouve vraiment le seul moyen par lequel ce comté puisse communiquer, surtout en hiver, avec le monde extérieur. Cette ligne sert à l'expédition de messages privés et publics, et par conséquent il est de souveraine importance qu'elle soit bien administrée et que les messages passent par les mains d'employés indépendants, qui puissent garder avec soin les secrets qui leur sont confiés.

Pendant la campagne électorale de 1912, tout le réseau télégraphique, sur un parcours d'environ 120 milles, a été entièrement mis à la disposition du candidat conservateur. Pendant trois semaines ou un mois, toutes les lignes, tous les employés, tout le service, étaient entre les mains du comité conservateur. Tous les messages expédiés par les libéraux étaient immédiatement connus du public. Le contenu de nos télégrammes remis aux employés de la ligne n'aurait pas été plus connu si nous avions affiché nos dépêches sur la porte des granges. Le gérant principal du réseau, qui occupe encore cette position actuellement, prit sur lui, sans y être autorisé par le département, auquel je dois rendre cette justice, de mettre tout le service télégraphique à la disposition du parti conservateur. Depuis cette époque, ce fonctionnaire a été entendu sous serment dans une pétition en invalidation d'élection et le ministre peut consulter sa déposition. Il a juré qu'il avait pris sur lui de mettre le service télégraphique à la disposition du parti conservateur et qu'il n'a jamais exigé un dollar pour la transmission des monceaux de messages ainsi expédiés. Ce fonctionnaire occupe encore la même position, rien n'a été perçu pour l'expédition de ces messages et nous n'avons jamais entendu parler de l'affaire. Est-il juste pour les contribuables du comté de Victoria dont l'argent contribue au maintien de ce service, de confier l'administration des lignes télégraphiques à un pareil fonctionnaire? Il a avoué franchement que jusqu'à ce jour on ne lui a jamais demandé compte de l'argent qu'il aurait dû retirer pour l'expédition de ces messages. Le département n'a jamais retiré un dollar pendant tout le temps que la ligne était entre les mains du comité conservateur. Il y a déjà longtemps que ces irrégularités ont été commises et rien n'a encore été fait pour punir les coupables. Nous aurons bientôt une élection provinciale dans la Nouvelle-Ecosse.

L'hon. M. ROGERS: Pouvez-vous nous dire à quelle date?

M. McKENZIE: Je puis dire à mon honorable ami que l'élection aura lieu d'ici à six mois. Ceci lui donne tout le temps nécessaire pour mettre son réseau en bon ordre, de sorte qu'il n'aura pas d'excuse. Comme il n'est pas seulement ministre des Travaux publics, mais aussi ministre des élections, j'ai tout lieu de supposer que ma demande sera entendue et qu'il verra à ce que le réseau télégraphique soit convenablement administré et à ce que le service ne soit pas livré à des abus comme ceux que je viens de signaler.

L'hon. M. ROGERS: Je serais le premier à condamner un état de choses comme celui que vient de décrire l'honorable député, surtout si le fonctionnaire en question a avoué avoir mis le service télégraphique à la disposition des adversaires politiques de l'honorable député. Je serais certainement le premier à condamner de pareils abus. Je prends note de ce que vient de dire l'honorable député et il peut être certain qu'aux prochaines élections provinciales personne n'aura à redouter la divulgation du contenu des messages expédiés. Je verrai à ce que le service soit confié à des fonctionnaires dignes de confiance et mon honorable ami pourra, sans crainte, communiquer avec ses amis dans les différentes parties du comté ou ailleurs.

Les lignes télégraphiques doivent être administrées dans l'intérêt public et le secret des messages expédiés doit être respecté scrupuleusement. Les plaintes de cette nature ne sont pas limitées aux lignes de l'Etat. J'ai eu moi-même à me plaindre d'indiscrétions commises sur les principales lignes télégraphiques du Canada. J'espère que cette dénonciation des abus, par les deux partis de la Chambre, sera un avertissement pour tous les télégraphistes du pays, de même que pour tous les employés des lignes de téléphone. Dans les limites de nos attributions, je ferai tout en mon pouvoir pour obliger les fonctionnaires des lignes de l'Etat et des lignes privées à apporter le plus grand soin dans l'expédition des messages et à respecter scrupuleusement les droits du public.

M. MARTIN (Regina): Je n'étais pas présent l'autre soir, quand on a discuté la question des édifices publics de la Saskatchewan et je suppose qu'on me permettra de faire quelques remarques concernant ces édifices, avant que les présentes résolutions soient adoptées. J'ai d'abord une question à poser au ministre concernant la construction projetée d'une salle d'exercice à Régi-

na. En 1911, l'ancien gouvernement fit voter un crédit à cette fin et les plans en étaient même préparés. L'entente était que nous aurions une salle d'exercices semblable à celle qu'on se proposait de construire à Edmonton et qui a été construite depuis.

Nous avons eu depuis les sessions de 1912-1913 et de 1914 et, chaque fois, un crédit a été mis dans le budget pour la construction de cette salle d'exercices à Regina. Quand la guerre a éclaté, au mois d'août 1914, nous nous sommes trouvés pris au dépourvu pour loger nos soldats. La ville mit généreusement à leur dispositon les bâtiments de l'exposition qui sont occupés depuis pour le recrutement. Si le Gouvernement avait fait son devoir en 1912, 1913 et 1914, nous aurions pu loger convenablement les nombreux soldats qui se sont enrôlés à Regina et dans les environs.

Je ne reproche pas au ministre de n'avoir rien fait depuis 1914. Je comprends qu'il désire réduire son budget autant que possible et qu'il a été dans l'obligation de renoncer à faire faire ces travaux depuis que la guerre est commencée. Je constate cependant que, dans la partie du pays que j'habite, c'est l'opinion générale que le ministre des Travaux publics ne fera faire aucuns travaux dans la ville de Regina. Il ne s'est jamais montré bien généreux à notre égard et je ne comprends pas pourquoi il agit ainsi car, dans les rares visites qu'il nous a faites, nous nous sommes toujours fait un devoir de bien le recevoir. S'il se propose de revenir, il peut être certain d'une chaleureuse réception. A titre de représentant de cette ville, je me crois en droit de lui reprocher les retards apportés à la construction de cette salle d'exercices. J'aimerais à savoir s'il a quelque excuse à donner pour n'avoir rien fait pendant les trois premières années de son passage au ministère des Travaux publics.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami n'ignore sans doute pas que le département des Travaux publics entreprend de construire des salles d'exercices dans les différentes villes du pays, quand elles lui sont demandées par le ministère de la Milice et de la Défense. Je ne me rappelle pas dans le moment ce qui a causé le délai dans le cas de Regina, mais si le département de la Milice nous avait représenté que la construction de cet édifice était d'une nécessité immédiate, nous aurions certainement fait exécuter les travaux, comme nous l'avons fait dans différentes autres localités. Les salles d'exercices ne concernent pas uniquement le département des Travaux publics.

Lorsque je suis allé à Regina, l'automne dernier, j'ai reconnu que cette ville avait besoin d'une salle d'exercices, vu le grand nombre de soldats qui s'enrôlaient et se préparaient à servir leur pays.

Je me fais un devoir de reconnaître ici, comme je l'ai reconnu à Regina, la manière généreuse dont les citoyens de cette ville ont traité les soldats, en mettant à leur disposition les bâtiments de l'exposition. Dans tous mes voyages, je n'ai pas trouvé de soldats plus comfortablement installés que ceux de Regina. Je suis aussi très reconnaissant de la cordialité avec laquelle j'ai été reçu par les autorités municipales et me ferai toujours un devoir de faire tout en mon pouvoir pour doter cette ville des édifices publics dont elle pourra avoir besoin. Regina est un ville de progrès dont les intérêts ne doivent pas être négligés, et lorsque le temps sera venu de recommencer la construction des édifices publics, on peut être certain que ceux qui relèvent de mon département ne souffriront pas de retard.

M. MARTIN (Regina): Je n'ai qu'à m'incliner devant ce que vient de dire le ministre, mais il n'a pas répondu à ma question. En 1911, un crédit fut voté par la Chambre pour la construction d'une salle d'exercice, à Regina. Ceci se passait sous l'ancien gouvernement. Les plans avaient été préparés dans le département des Travaux publics; je les ai vus moi-même. Nous devions avoir une salle d'exercice exactement semblable à celle qui était alors en cours de construction à Edmonton. Cette dernière ville a eu sa salle d'exercices et Regina n'a rien eu. Je ne vois pas comment le ministre peut expliquer ce retard. Il prétend que la faute en est au ministre de la Milice et de la Défense. J'ai demandé à ce dernier, en 1912 ou 1913, où en était la question et si les plans avaient été préparés dès 1911.

Il répondit affirmativement, il est vrai, disant que, si les anciens plans n'avaient pas été mis à exécution, c'est qu'on avait jugé qu'ils ne répondaient pas aux exigences d'une ville de l'importance de Regina. Au fait, nous étions absolument contents à ce moment-là d'obtenir le même arsenal que la ville d'Edmonton. Pendant les années 1912, 1913 et 1914, le Gouvernement a complètement laissé cette affaire de côté —peu m'importe que ce soit la faute du ministère de la Milice ou de celui des Travaux publics. Il n'en est pas moins acquis qu'il a négligé son devoir en ne pour-

voyant pas au logement des recrues de Regina. Je ne reproche pas au Gouvernement de n'avoir pas construit l'arsenal depuis deux ans. Les déclarations du ministre ne me permettent pas de croire qu'il se propose de se mettre à l'œuvre dans un avenir rapproché.

Quant à la construction d'un entrepôt de vérification dans la ville de Moosejaw, je vois qu'une somme de $90,000 est inscrite dans le budget pour l'érection de cet édifice. Dois-je comprendre que le prix du terrain est compris dans cette somme?

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre me donne à entendre qu'il est compris, mais je ne me rappelle pas les détails.

M. MARTIN (Regina): Si cette somme comprend le prix du terrain, je me demande quel est l'objet de ce crédit, car il y a deux ans que l'Etat a acheté dans Moosejaw un emplacement pour y construire un entrepôt de vérification, et le prix de cet emplacement a certainement dû être payé avant ce jour.

L'hon. M. ROGERS: S'il en est ainsi, ce crédit n'est pas destiné à l'achat du terrain, mais il servira à la construction de l'édifice.

M. MARTIN (Regina): Le terrain sur lequel s'élèvera l'entrepôt de vérification de Moosejaw a coûté près de $62,000. Il a été acheté d'un partisan convaincu du ministre dans cette ville. J'ignore si mon honorable ami le connaît. Cet individu l'avait acquis quelques mois auparavant au prix de $39,000, ou à peu près, et l'on dit dans cette partie du pays qu'il a pu vendre cette propriété à la condition de faire un cadeau de $5,000 à un journal conservateur de Moosejaw.

Le ministre devrait chercher à le savoir. Je n'en ai pas la preuve formelle, mais je suis convaincu qu'on pourrait établir que cela a eu lieu si l'affaire était renvoyée à un comité de la Chambre. On ajoute généralement foi à cette nouvelle à Moosejaw et à Regina. Le ministre fait-il une enquête pour savoir qu'il y a quelque chose de vrai dans ce qu'on dit.

L'hon. M. ROGERS: En ce qui concerne Regina, il est évident que je ne saurais contenter l'honorable député. Autant que je me rappelle, il a été question il y a quelques années de construire un arsenal à Régina; mais, malheureusement pour la province de la Saskatchewan, elle renferme quatre grands centres de population; Regina, Moosejaw, Saskatoon et Prince-Rupert, qui envient tous le premier rang, et le partage du territoire et la rivalité entre ces grands centres ont toujours suscité des obstacles.

De plus, Regina et la région avoisinante font partie de la division n° 10 dont le chef-lieu se trouve dans la ville de Winnipeg. Je ne conçois pas qu'on puisse être plus juste envers Regina que je ne l'ai été. Après ma visite dans cette ville, l'an dernier, alors que j'ai pu me rendre compte de la situation, j'ai constamment fait sentir au département de la Milice l'opportunité de diviser le district n° 10 et d'établir un quartier général dans la ville de Regina. Il est rare de voir agir ainsi le représentant d'une circonscription comme celle que j'ai l'honneur de représenter: la ville de Winnipeg. J'ai pris grand soin, dans l'intérêt commun, de faire tout ce que je pouvais pour Regina et les autres villes de la Saskatchewan. J'en viens à la conclusion qu'un arsenal n'a pas été construit plus tôt à cause de ce partage du territoire et du fait que Regina se trouvait à l'extrémité de la division militaire n° 10 qui s'étendait jusqu'à Fort-William et qui a Winnipeg pour centre. Nous avons établi dans la Saskatchewan une division militaire dont le centre est à Regina, et je crois que cet acte fait honneur au Gouvernement. C'est moi qui, dès le début, ai fait auprès du ministre de la Milice des instances qui ont abouti à l'acceptation et à la mise à exécution de ce projet.

Quant à l'achat du terrain à Moosejaw, je n'en connais pas les détails; en effet, je ne sais vraiment pas si l'acquisition d'un emplacement a eu lieu, mais vu les déclarations de l'honorable député, je me procurerai tous les renseignements que je pourrai obtenir.

M. MARTIN (Regina): Le ministre parle du choix de Regina comme chef-lieu d'une division militaire. Je suis bien aise qu'il ait contribué à ce choix. Les citoyens de cette ville apprécient beaucoup sa conduite. Mais il est étrange que, les affaires militaires étant confiées au ministre de la Milice, le ministre des Travaux publics ait adressé des reproches au ministre ou au département de la Milice, lorsque j'ai parlé de l'état inachevé de l'arsenal.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas fait de reproches.

M. MARTIN (Regina): Si un arsenal n'a pas été construit, c'est la faute du département de la Milice.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai rien dit de tel.

M. MARTIN (Regina): Mais lorsqu'il s'agit de la création d'un centre militaire pour laquelle il y a des éloges à décerner, il est évident que le mérite en revient au département de la Milice, qui est l'arbitre en pareille matière. Cependant, il plait an ministre de dire que c'est lui qui l'a créé. Lorsque quelqu'un est en faute, le ministre s'en prend au département de la Milice; mais s'il se fait quelque chose de bien, il s'en attribue le mérite.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai rien fait de semblable. L'honorable député ne devrait pas faire des déclarations qui ne sont pas d'accord avec la vérité. Je n'ai pas dit cela ni rien qui s'en rapproche.

M. MARTIN (Regina): Je comprends assez bien l'anglais, et si le ministre n'a pas tenu ce langage, je ne lui chercherai pas noise; cependant, je suis convaincu que c'est là le sens de ses paroles. Au mois de mars 1914, le département des Travaux publics a acheté, à Swift-Current, un terrain pour y construire un édifice public, et le Gouvernement a payé $25,000 pour cet emplacement. Tous ceux qui, habitent dans l'Ouest savent qu'au mois de mars 1914, et pendant toute cette année-là, la fièvre des spéculations immobilières était tombée et qu'une crise financière nous menaçait.

Ce terrain, qui forme les parcelles 19 et 20 de la subdivision 55 de la ville de Swift-Current, avait été acquis quelque temps auparavant par celui qui l'a vendu à l'Etat, M. Mountain, qui, le 23 janvier 1913, a fait enregistrer son titre au bureau des terres et a juré que l'une de ces parcelles, le n° 20, valait $6,000. Deux ans auparavant, en enregistrant le titre de la parcelle 19 de la subdivision 55, il avait juré qu'elle valait $1,300. Je ne m'occupe guère de l'estimation faite en 1911, car il y a plusieurs années de cela; mais en 1913, cet individu a vendu au département des Travaux publics deux parcelles de terre au prix de $25,000, et il a juré que le juste prix de l'une d'elles était de $6,000 à un moment où la fièvre des spéculations immobilières régnait dans toute son intensité. Pendant le premier semestre de 1913, dans toutes les parties de la Saskatchewan, le prix des biens-fonds était plus élevé qu'il n'a jamais été avant et depuis. C'est à ce moment-là que M. Mountain a juré que la moitié de sa propriété valait $6,000.

L'année suivante, le prix de la propriété a baissé par à-coups et pourtant M. Mountain a vendu son immeuble à l'Etat au prix de $25,000. Le Gouvernement se trompe beaucoup, s'il croit que c'est là une manière économique de faire l'acquisition d'emplacements; et on peut en dire autant de la plupart des terrains qu'il a achetés dans la Saskatchewan. Dans chaque cas, l'Etat a payé le quart ou la moitié de trop, à ce que je sais.

L'hon. M. ROGERS: Vu que quelque temps avant que nous achetions un terrain à Swift-Current, le gouvernement de la Saskatchewan en avait acheté un, nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir un terrain à un prix normal, à cause du prix excessif qu'il avait payé. Nous avons été prudents et nous avons diminué le prix comparativement à ce que le gouvernement de la Saskatchewan avait payé pour l'emplacement dont il avait fait l'acquisition et au sujet duquel l'honorable député est probablement beaucoup plus au courant qu'il ne veut le laisser voir au comité. C'est pourquoi, je n'ai pas le dessein d'entrer dans le détail de cette affaire, car elle n'intéresse pas le comité. Mais je déclare que nous avons été prudent dans l'acquisition au prix mentionné par mon honorable ami d'un terrain pour le département des Travaux publics et je suis convaincu que nous avons obtenu les meilleurs conseils de nos employés dans la Saskatchewan, lorsque nous avons fixé le prix que le département a payé. Je me souviens de la difficulté que nous avons éprouvé à cause du prix excessif auquel le gouvernement de la Saskatchewan avait acheté un terrain situé dans le voisinage.

M. MARTIN (Regina): Le ministre prend toujours à partie le gouvernement de la Saskatchewan. Je me demande pourquoi il lui porte tant d'intérêt. Je connais les deux propriétés de la ville de Swift-Current dont le ministre a parlé.

Le terrain que le gouvernement fédéral a acheté se trouve à l'est de celui dont le gouvernement provincial a fait l'acquisition; deux pâtés de maisons les séparent. Je ne discute pas en ce moment le prix que le gouvernement de la Saskatchewan a donné de son emplacement, mais je sais que ce dernier a plus de valeur que celui dont le gouvernement fédéral a fait l'achat et que, au point de vue des affaires, il est plus avantageusement situé.

L'hon. M. ROGERS: Ce n'est pas ce qu'on nous dit.

M. MARTIN (Regina): dans ce cas, le ministre est mal renseigné. Cet emplacement que l'on a acheté pour y ériger un bureau de poste—le crédit inscrit au budget donne à penser que ce doit être dans ce but-

là—on en a donné un prix de moitié trop élevé au vendeur. Je ne sais comment le ministre s'y prend pour se rendre compte de la situation et de la valeur des terrains qui, dans les différentes villes, pourraient convenir à l'érection de bâtiments publics. Je suppose qu'il s'en remet en bonne partie de ce soin aux membres des comités chargés de distribuer les faveurs ministérielles.

L'hon. M. ROGERS: Le choix de l'emplacement a été fait par M. Mallard, de Regina; l'honorable député le connaît probablement.

M. MARTIN (Regina): M. Mallard est homme à ne donner d'avis au Gouvernement qu'avec la plus entière bonne foi. C'est un fonctionnaire qui compte d'assez longues années de service.

L'hon. M. ROGERS: C'est lui qui nous a conseillés d'acheter cet emplacement-là.

M. MARTIN (Regina): Cela prouve que le ministre a reçu un excellent conseil; mais il n'en reste pas moins que le Gouvernement a acheté à ce particulier un terrain dont nul, dans le temps, n'eût consenti à donner $25,000. L'achat que le gouvernement de la Saskatchewan a fait d'un emplacement remonte à 1913, à l'époque où la propriété foncière était à la hausse et où la valeur du terrain n'était pas du tout la même qu'en 1914. Cela, le ministre peut en juger par ce qu'une cruelle expérience lui en a appris à Winnipeg. Nul ne sait mieux que lui que la débâcle de la propriété foncière s'est produite au commencement de 1914; aussi ne saurait-il légitimer l'achat de cet emplacement en mêlant le gouvernement de la Saskatchewan à la discussion.

Le ministre prétend avoir fait beaucoup pour la ville de Regina; à vrai dire, il n'a rien fait du tout. Il s'attribue le mérite d'avoir fait ériger Regina en chef-lieu de commandement, mais il n'y fut pour rien; c'est au ministre de la Milice que nous sommes redevables de cela.

L'hon. M. ROGERS: En effet.

M. MARTIN (Regina): A part cela, qu'est-ce que le ministre a fait pour la ville de Regina depuis quatre ou cinq ans? Il a inscrit deux ou trois crédits au budget; à des amis politiques, il a acheté deux emplacements pour des édifices publics. Dès 1913, il faisait l'acquisition d'un terrain pour y ériger un entrepôt de vérification de la douane, mais les choses en sont restées là et on ne voit pas encore le moindre indice d'un bâtiment quelconque. D'un autre ami politique il a acheté une partie de la bâtisse autrefois occupée par le "Leader"; c'est là que doit être établi le bureau du receveur général, et je vois qu'on s'est fait ouvrir un fort crédit pour solder le coût de cette bâtisse. Je crois savoir, cependant, que la cour de l'Echiquier n'a pas encore déterminé le prix qu'on en devra donner.

Voilà tout ce que le ministre a fait pour Regina. Je ne sais à quoi peut bien tenir son indisposition à l'égard de cette ville. Il n'y vient pas très souvent. Je me rapelle qu'il y est venu en 1912 au son des clairons. La première page du journal conservateur était entièrement consacrée à l'annonce de ce que le ministre devait accomplir dans l'intérêt de la ville. C'était à la veille de l'élection, et je suppose qu'à la prochaine élection, le ministre des Travaux publics reviendra à Regina et que l'on fera sonner les clairons plus fort que jamais.

Depuis 1912, mon honorable ami n'a fait qu'une seule fois acte de présence à Regina, par où il passe cependant lorsqu'il se rend en quelque autre ville de l'Ouest; s'il daignait s'y arrêter, je suis sûr qu'il y trouverait un accueil encore plus cordial que celui qu'on lui a déjà fait.

L'hon. M. ROGERS: Ce ne serait pas possible.

M. MARTIN (Regina): Je me plais à espérer qu'au prochain voyage qu'il fera dans l'Ouest le ministre n'oubliera pas d'arrêter à Regina. Nous saurons l'y accueillir aussi bien qu'on pourrait le faire en toute autre ville du Dominion.

M. SINCLAIR: Le ministre va-t-il demander l'ouverture de quelque autre crédit pour travaux publics à être exécutés dans la Nouvelle-Ecosse?

L'hon. M. ROGERS: Il n'y aura pas de dépenses autres que celles dont le budget a été déposé ce soir.

M. SINCLAIR: Les budgets supplémentaires sont tous déposés, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. SINCLAIR: Je fais cette question parce que certain politiciens remuants de la Nouvelle-Ecosse, cherchent à faire des dupes en prometttant, au nom du ministre et du ministère, l'exécution de nouveaux ouvrages publics. Il y a quelques jours, il se tenait dans le comté d'Inverness une convention conservatrice à laquelle assistait un personnage que le ministre connaît bien: M. A. B. Crosby, d'Halifax.

L'hon. M. ROGERS: C'est un homme charmant.

M. SINCLAIR: Il adressa la parole à la convention et, à en juger par ce que rapporte le journal conservateur de l'endroit,

Il donna à ses auditeurs l'assurance que la défaite du cabinet Murray était chose absolument certaine et que le comté d'Inverness se rangerait du bon côté. Il promit de prêter à Gallant et à McLean, dont l'élection ne faisait plus de doute, son concours et son appui pour faire accorder au beau comté d'Inverness des subventions sous forme de travaux publics et de construction de voies ferrées.

L'hon. M. ROGERS: C'est de chemins de fer qu'il parlait là.

M. SINCLAIR: Le ministère des Travaux publics n'a pas à s'occuper de la construction de voies ferrées, mais bien de l'exécution d'ouvrages publics. Le ministre observera que M. Crosby s'est attribué le rôle de prophète bien qu'il n'eût pas les qualités qu'il faut pour le remplir. Il annonçait qu'après la défaite certaine du du cabinet Murray, il userait de son influence auprès du ministre pour obtenir...

L'hon. M. ROGERS: Des voies ferrées.

M. SINCLAIR: L'exécution de travaux publics. Il semble maintenant que le ministre n'ait pas l'intention de faire exécuter cette année de travaux publics dans le comté d'Inverness. N'ayant aucun programme, M. Crosby compte sur les subventions; n'ayant aucune question d'intérêt public à débattre devant son auditoire, il se contente de faire miroiter aux yeux des gens les subventions qu'il compte obtenir du ministre des Travaux publics; or, voici que ce dernier annonce maintenant qu'il ne se propose pas d'accorder de subventions. La prédiction devra donc aller dans le même sac que les subventions manquées.

L'hon. M. OLIVER: Me permettra-t-on d'appeler l'attention sur un sujet que j'ai déjà eu l'occasion de traiter? Je fais partie du comité chargé de mettre à l'étude la question des pensions. Ce comité a fait porter ses délibérations sur les soins à donner aux invalides. Comme il va falloir fonder des institutions permanentes, cela entraînera la construction ou l'acquisition de bâtiments.

En égard aux événements qui se déroulent en ce moment, j'ai fait observer au ministre qu'il importe absolument d'aviser à bref délai aux moyens de faire face aux éventualités. Le ministre a dit, ce me semble, qu'il s'occuperait de la chose et que, si c'était possible, il ferait inscrire le crédit nécessaire au budget supplémentaire. Or, ce budget est déposé, et comme je n'y relève aucun crédit destiné à cet objet-là, je me permets de rappeler encore une fois au ministre qu'il s'agit ici d'une chose aussi urgente qu'elle est importante, et qu'on doit tarder le moins possible à prendre les mesures nécessaires. On devrait faire en sorte que l'on pût, en chaque province, prendre soin de ceux qui sont estropiés au point de devenir à charge à leurs proches, ainsi que des invalides qui, n'ayant point de parents, se trouvent dans une situation encore plus pitoyable.

L'hon. M. ROGERS: Nous nous rendons compte qu'il importe de prendre soin des invalides, mais je crois savoir que le comité chargé de s'enquérir de la question a constaté qu'à leur arrivée en des villes telles que Winnipeg et Edmonton, les soldats revenus de la guerre préfèrent, pour la plupart, s'en retourner à l'endroit d'où ils étaient partis, c'est-à-dire chez eux. Dans les grandes villes, il se trouve, il est vrai, un certain nombre de soldats qui réclament des soins particuliers, des soldats au bien-être et à l'entretien desquels il nous incombe de veiller; mais le nombre de ceux qui se trouvent dans ce cas est relativement fort restreint. A leur rentrée au pays, les soldats semblent invariablement avoir grand'hâte de retourner à l'endroit d'où ils étaient partis et où ils trouvent habituellement des parents ou des amis pour les accueillir et leur prodiguer les soins. En certaines grandes villes, il y a lieu, j'en conviens, d'aviser aux moyens de prendre soin des soldats revenus de la guerre, et c'est un besoin qui, avec le temps, se fera vraisemblablement de plus en plus impérieux; mais nous avons pensé que l'on peut, pour le moment, louer des bâtiments très convenables où l'on trouvera tous les aménagements nécessaires.

Nous allons prendre tous les moyens de donner à chaque soldat qui revient tous les soins et le confort qu'exige sa convalescence, s'il ne peut lui-même trouver dans une famille le confort nécessaire. Les gouvernements provinciaux s'intéressent au problème; ils s'efforcent de trouver de l'emploi pour les soldats qui reviennent et s'ingénient à donner au Gouvernement fédéral leur assistance et leur collaboration. Tout sera tenté, avec l'aide des provinces, pour ajouter au confort et au bien-être de nos soldats.

L'hon. M. OLIVER: Le comité a obtenu certains renseignements dont la Chambre, j'imagine, n'a pas été saisie, et que le ministère doit, en général, ignorer. Quoi-

qu'on puisse trouver que la chose est un peu prématurée, je suis convaincu que le comité me pardonnera de lui en donner connaissance maintenant. Je veux parler de ceux qui sont affectés de maladies nerveuses ou mentales et qui sont internés dans les asiles d'aliénés. Un expert a expliqué au comité qu'à son avis ce traitement est néfaste et qu'il est de la dernière importance que ces patients ne soient pas mêlés aux pensionnaires de ces institutions. On a suggéré d'avoir pour ces patients des quartiers spéciaux où ils recevraient un traitement spécial et se trouveraient dans un entourage spécial aussi. Il assure que de cette façon on obtiendrait beaucoup de guérisons radicales, tandis qu'un grand nombre de cas qui, à son avis, se guériraient par un traitement spécial, vont, sous le traitement actuel, devenir chroniques et sans espoir.

Je saisis cette occasion, en contravention peut-être du règlement de la Chambre, pour signaler la chose aussi instamment que je puis à l'attention du Gouvernement et du ministre des Travaux publics, car je sais que tout le monde attache à l'avis de ce médecin toute l'importance qu'il mérite. Si son opinion est la vraie, on ne peut se mettre en mesure ni trop vite ni trop soigneusement de lui donner une suite pratique.

L'hon. M. ROGERS: Je comprends parfaitement mon honorable ami. Qu'il me permette de lui exposer brièvement la situation qui existe à Winnipeg et je suis certain qu'il en est de même dans d'autres villes, surtout dans l'Ouest.

A Winnipeg, nous avons aménagé l'édifice de l'immigration pour loger les soldats de retour du front. Nous y avons installé un petit hôpital de vingt ou trente lits où sont traités ceux qui souffrent de maladies nerveuses. Le but de cet arrangement est de traiter les malades le premier jour ou les deux premiers jours de leur arrivée. Le comité chargé de ce soin à Winnipeg a loué à Deer-Lodge, où se trouvait un hôtel avant l'établissement de la prohibition à Winnipeg et qui est un bâtiment très convenable contenant une centaine de lits; ceux parmi les malades qui sont affectés comme l'indique mon honorable ami sont soignés à Deer-Lodge. L'endroit a été choisi pour loger ceux qui ont besoin de repos et de tranquillité. Ceux qui sont robustes et ne demandent pas les mêmes soins restent pour le moment dans l'édifice d'immigration. Or, nous trouvons les mêmes conditions dans les différentes villes de l'Ouest. La plupart des hôtels par toutes les provinces de l'Ouest, sont confortables et conviennent à ces fins et peuvent se louer à bon marché.

Mon honorable ami et la nation peuvent être persuadés que les soldats invalides vont recevoir tous les soins possibles et que nous allons voir à ce que ceux qui sont impotents, surtout ceux qui souffrent de maladies nerveuses, vont obtenir le repos et la tranquilité.

Port de Saint-Jean.—Améliorations, $1,000,-000.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette somme, je suppose, est destinée aux travaux qui se poursuivent du côté ouest du port, ainsi qu'à la baie Courtenay. Le ministre m'obligerait en donnant un court aperçu des travaux à la baie Courtenay et voici pourquoi: La convention récente entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral relativement au chemin de fer de la Vallée abroge, en ce qui concerne 30 milles de chemin de fer à compter de Saint-Jean, le contrat primitif pour la construction du chemin de fer entre Saint-Jean et Grand-Falls par la voie de l'est. Beaucoup de gens de Saint-Jean craignent de voir là-dedans, une intention de la part du Gouvernement de ne pas utiliser, au moins sur une grande échelle, les améliorations qu'on avait projetées pour la baie Courtenay.

Quand, il y a quelques années, les plans pour les améliorations à la baie Courtenay furent tracés, feu M. Hays, président du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, fut consulté sur l'avantage de ces travaux de tête de ligne. Il endossa le projet avec empressement, expliquant que le nouveau chemin de fer Transcontinental aurait besoin à Saint-Jean de toutes les facilités que pouvait offrir la baie Courtenay, et qu'il s'opposait fortement, au point de vue du chemin de fer, à se voir forcé de se rendre aux quais du Pacifique-Canadien qui se trouvent sur la rive ouest du port. Il me ferait vraiment grande peine de voir le Gouvernement abandonner ou réduire les travaux qu'on exécute à la baie Courtenay, et je suis certain que les gens de Saint-Jean s'en trouveraient fort désappointés. Je crois qu'il vaudrait mieux ne rien changer aux tracés primitifs en ce qui concerne la baie Courtenay. Le ministre aurait peut-être quelque chose à dire pour tranquilliser et encourager les gens de Saint-Jean.

L'hon. M. ROGERS: Je ne vois pas que les changements à propos des chemins de fer du Nouveau-Brunswick puissent en aucune manière toucher au développement de la baie Courtenay. Au contraire, les projets

que nous avons élaborés auront pour effet d'aiguillonner, s'il y avait lieu, le département des Travaux publics, pour qu'il se hâte de préparer le port à recevoir le trafic aussitôt que la voie sera achevée. Je n'ai pas le moindre doute que le chemin de fer de la Vallée et le Transcontinental aboutiront à la baie Courtenay. Mon honorable ami conviendra que les deux côtés de la Chambre ont trouvé très désirable le contrat primitif pour le développement de la baie Courtenay, mais, malheureusement, ceux qui avaient charge des travaux se virent absorbés dans d'autres entreprises, et dernièrement, la guerre et leurs occupations ailleurs les empêchèrent de donner à l'exécution de leur entreprise toute l'attention que requiert le bien public.

C'est pourquoi nous comptons transférer bientôt l'entreprise à d'autres entrepreneurs qui pousseront les travaux le plus rapidement possible et nous l'espérons, avanceront l'ouvrage beaucoup plus que l'an dernier. Les négociations du transfert sont à peu près terminées et dès que les arrangements seront définitifs, je ne crois pas que le progrès des travaux soit en aucune façon retardé.

Il s'est fait beaucoup de travail au brise-lames et dans l'excavation du bassin de radoub.

Les quais ne sont pas commencés, parce qu'on trouve qu'il faut d'abord faire une partie du dragage pour permettre aux hommes de travailler à marée basse; mais ce sont là des questions de détail.

Les travaux, en général, ne sont pas aussi avancés que nous voudrions, mais nous avons l'espoir que les nouveaux arrangements permettront de poursuivre l'entreprise avec une plus grande diligence, de façon à ce que les quais soient prêts en temps voulu pour répondre aux exigences du trafic qui augmente rapidement dans le port de Saint-Jean.

Il me semble qu'il doit y avoir aujourd'hui beaucoup de navires qui se chargent dans ce port qu'il n'y en eut jamais, et nous pouvons nous féliciter d'avoir les quais de la rive ouest pour accommoder le surcroît de commerce en attendant que les travaux de la baie Courtenay soient finis. Je répète que nous allons prendre tous les moyens de terminer ces travaux au plus tôt.

L'hon. M. PUGSLEY: L'assurance que nous donne l'honorable ministre me fait grand plaisir. La Chambre comprend que les améliorations au port de Saint-Jean n'ont pas un simple intérêt local, mais prennent une importance nationale, parce que, aujourd'hui, Saint-Jean est l'un des deux importants ports d'hiver du Canada. Il est inutile de signaler qu'il est de la plus grande importance dans l'intérêt nationale de diriger vers les ports canadiens les exportations et les importations du Canada, et de détourner des ports américains la plus grande partie possible du commerce canadien au profit de nos propres ports.

J'ose faire une proposition au ministre. Plus d'une fois au cours de la session, j'ai signalé au ministère surtout au ministre de la Marine et des Pêcheries et au ministre du Commerce l'opportunité de prendre immédiatement des mesures pour encourager au Canada la construction des navires, afin d'organiser sur le meilleur pied possible le transport des produits canadiens aux marchés européens, surtout en ce moment de rareté de navires transocéaniques, rareté qui se fait sentir de plus en plus chaque mois et chaque semaine. Saint-Jean, comme plusieurs autres endroits, sans doute, offre des avantages exceptionnels pour la construction des navires. Si l'on s'en était tenu aux tracés que j'avais fait préparer pour le développement de Saint-Jean alors que j'étais ministre, nous aurions aujourd'hui un bassin de radoub avec un chantier maritime et j'avais l'intention d'être aussi libéral que possible dans les devis pour le bassin de radoub afin qu'une dépense additionnelle minime permette aussi de se livrer à la construction maritime.

Ce fut, mon honorable ami le sait, le cas des usines "Vickers-Maxim" situées près de Montréal, où l'on a exécuté certains travaux de construction de navires depuis le commencement de la guerre. Ainsi, par exemple, on a entrepris à cet endroit, la construction de sous-marins. Au bassin de radoub de Port-Arthur, on a poursuivi sur une grande échelle la construction de navires, sans compter les travaux de réparations. Au sujet du travail exécuté à Saint-Jean—et je parle en me plaçant non pas au point de vue de l'intérêt local mais national, parce qu'on peut agir de la sorte dans d'autres parties du Canada. Je demande instamment qu'on arrête, aussitôt que possible, une entente quelconque d'après laquelle, outre le bassin de radoub et l'usine qu'il faudrait nécessairement construire, ou pourrait pourvoir, grâce à une disposition spéciale, à la construction des navires, sinon de navires de fort tonnage, du moins, de navires de tonnage moyen, variant de 3,000 à 6,000 tonneaux et pouvant servir au transport des marchandises sur l'Atlantique.

Je crois que la question est quelque peu urgente et j'ai l'espoir, même, j'ai la conviction que le ministre des Travaux publics est à la hauteur des besoins de la situation et qu'il sera prêt à faire tout ce qu'il peut pour donner l'encouragement voulu dans le sens que j'indique. J'appelle son attention sur cet état de choses, tout en regrettant en même temps qu'on ait perdu autant d'années depuis le changement d'administration. Loin de moi la pensée de tenir mon honorable ami responsable de cet état de choses. Les circonstances ont été malheureuses, mais je crois qu'on devrait faire quelque chose en vue d'encourager la construction de navires et il y a une excellente occasion de le faire, à la baie Courtenay où l'on poursuit ces travaux d'amélioration.

L'hon. M. ROGERS: Je ne puis accepter les prétentions de mon honorable ami, quand il dit que ce ministère depuis son arrivée au pouvoir n'a rien fait pour la construction maritime au Canada. Il va sans dire que je ne connais pas à fond tous les détails de la construction des navires, parce que cette question relève du ministère de la Marine et des Pêcheries et du ministère de l'Industrie et du Commerce, mais je sais que ces départements ont prêté beaucoup d'attention à la question au cours des derniers mois écoulés, et j'ai eu l'avantage d'assister à plusieurs de leurs réunions et de débattre avec eux la question dans une certaine mesure. Je puis affirmer à mon honorable ami que l'on étudie avec tout le soin possible cette affaire, et j'espère qu'avant longtemps on prendra des mesures en vue d'inaugurer l'industrie de la construction maritime dans une localité au moins sinon dans deux ou trois du Canada. Je reconnais parfaitement que Saint-Jean serait un endroit avantageux et vu qu'on l'a choisi tout d'abord comme emplacement d'un bassin de radoub, je crois que mon honorable ami reconnaîtra que nous faisons autant de progrès qu'il est possible d'en réaliser.

Je m'engage de la part du ministère des Travaux publics à presser l'achèvement d'un bassin de radoub le plus promptement possible; en tout cas, j'exécuterai ma part de la besogne en vue de nous préparer à entreprendre la construction de navires. A Port-Arthur nous sommes maintenant en mesure de construire et de radouber les navires, et je compte que dans un avenir prochain nous serons également en mesure d'exécuter ce même travail à Vancouver. Nous avons une cale-sèche à Prince-Rupert, et j'espère qu'avant longtemps nous en aurons une à Victoria et une autre à Vancouver. Le Gouvernement est désireux d'inaugurer un programme de construction de navires aussitôt que ce sera possible; la question est l'objet de la plus sérieuse attention de la part du ministre du Commerce et du ministre de la Marine et des Pêcheries ainsi que de la part d'un ou deux autres ministres.

M. WRIGHT: Je tiens à faire observer à l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) qu'il sévit une guerre en ce moment et que, presque tous les soirs, il s'est appliqué à prêcher l'économie aux divers ministres lors de la délibération de leur budget en comité. S'il montrait quelque disposition à réduire de $25,000 à $50,000 le crédit destiné à Saint-Jean, il pourrait compter, je pense, sur la coopération des membres de la droite.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député préopinant sera sans doute heureux d'apprendre que Saint-Jean supporte noblement sa part du fardeau sous forme de réduction des crédits affectés à des améliorations locales. La dépense pour cette fin cette année est de $500,000 moindre que l'année dernière. Je ne vois pas beaucoup d'endroits au Canada où la population ait consenti à une réduction aussi notable de la dépense, et les habitants de Saint-Jean s'y ont prêtés très patiemment et loyalement.

M. SINCLAIR: Cette somme va-t-elle permettre de compléter les travaux à Saint-Jean?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. SINCLAIR: Combien le ministre compte-t-il dépenser pour leur parachèvement?

L'hon. M. ROGERS: Le prix d'adjudication est de $7,500,000, dont $2,500,000 à peu près ont été dépensés par nous.

M. SINCLAIR: J'aimerais que le ministre parlât au comité de ce bassin d'Halifax. Est-il la propriété de l'administration ou celle d'un particulier?

L'hon. M. ROGERS: Le bassin actuel est la propriété de particuliers. Nous projetons d'établir là un bassin d'utilité nationale et de premier ordre.

M. SINCLAIR: Cette somme est-elle destinée à la construction d'un nouveau bassin ou à la réparation de l'ancien?

L'hon. M. ROGERS: A la construction d'un nouveau.

M. SINCLAIR: Sera-t-il propriété de l'Etat.

L'hon. M. ROGERS: Assurément.

M. SINCLAIR: Où va-t-on le construire?

L'hon. M. ROGERS: Dans l'anse de Tuft, à Bedford-Basin.

M. McKENZIE: C'est-à-dire du côté de Dartmouth?

L'hon. M. ROGERS: Parfaitement.

M. SINCLAIR: Pour des fins navales?

L'hon. M. ROGERS: Dans une grande mesure, oui. L'amirauté nous a demandé de bien vouloir penser à ériger un bassin de radoub à Halifax.

M. MACDONALD: A quelle distance cela se trouve-t-il de Dartmouth?

L'hon. M. ROGERS: Tout à côté de L'Intercolonial.

M. MACDONALD: L'Intercolonial longe ici le bord de l'eau d'un bout à l'autre.

L'hon. M. ROGERS: Cela se trouve près de l'entrée de cette baie.

M. MACDONALD: Au détroit?

L'hon. M. ROGERS: Précisément.

M. SINCLAIR: Je suppose que c'est une introduction à l'établisement d'une marine de guerre canadienne.

L'hon. M. ROGERS: C'est un commencement, oui.

Améliorations au port de Toronto, $600,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ces améliorations à des ports ont fait, l'année dernière, l'objet de nombreuses discussions. Le ministre n'oublie pas, sans doute, les difficultés que l'administration a rencontrées dans les travaux qu'elle fait faire au port de Toronto. Si je me rappelle bien, quelques démissions de fonctionnaires employés à l'inspection de ces travaux ont eu lieu. Beaucoup d'ouvrages mal faits ont dû être remplacés. Je crois que l'on a ouvert une enquête et l'on a demandé à la Canadian Stewart Company qui en avait l'entreprise de recommencer une partie des travaux. Par suite d'ouvrages mal exécutés l'on a perdu beaucoup d'argent. Le ministre voudrait-il bien nous dire ce qu'a été cette enquête, ce qui en est résulté et quelle attitude le Gouvernement a prise à l'égard des entrepreneurs?

L'hon. M. ROGERS: Les travaux relatifs au port de Toronto avaient été confiés à la Canadian Stewart Company, dont l'offre était la plus avantageuse. Nous avions renvoyé plusieurs des inspecteurs pris en faute de ne nous avoir pas fait connaître les défectuosités de l'ouvrage. Nous avons chargé deux ingénieurs et M. Roger Miller d'ouvrir une enquête, ce qu'ils ont fait à l'entière satisfaction des commissaires du port et du conseil de ville de Toronto, qui prennent beaucoup d'intérêt à ce travail. Ils ont recommandé l'entière reconstruction de certains ouvrages; ce à quoi les entrepreneurs se sont engagés par écrit et à leur propre frais de façon qu'il n'en coûtera pas un sou au pays. Les entrepreneurs exécutent les améliorations voulues et ils rebâtissent les ouvrages conformément au rapport de la commission dont M. Roger Miller était le président. Tout maintenant est recommencé, et je suis certain que les travaux seront faits d'une manière satisfaisante. Notre ingénieur n'était pas apparemment l'homme qu'il fallait, il n'avait pas surveillé les travaux comme il l'aurait dû. C'était un vieil employé de l'administration, mais, pour une raison ou pour une autre, il n'a pas donné aux ouvrages qui s'exécutaient toute l'attention requise. Mais il a été remédié à cette situation et, comme les entrepreneurs ont compris qu'ils étaient en faute, ils se sont engagés à refaire l'ouvrage conformément à l'avis de la commission. Ce travail s'exécute à l'heure qu'il est et tout marchera le plus rapidement possible. Les commissaires du port de Toronto y prêtent la main et ils font eux-mêmes surveiller l'ouvrage. Toutes les précautions sont prises pour que le travail se fasse bien et de façon à satisfaire la ville de Toronto en même temps que l'administration.

L'hon. M. GRAHAM: De quelle valeur sont les ouvrages que l'on recommence?

L'hon. M. ROGERS: Plusieurs centaines de mille dollars.

M. NESBITT: J'ai vu l'autre jour une brochure publiée par un journal de Toronto où il est dit que l'on se propose de dépenser dans le port la somme de $24,500,000. Le Gouvernement est-il censé effectuer toute cette dépense, ou bien Toronto paie-il sa part?

L'hon. M. ROGERS: Le Gouvernement paie environ $5,000,000 pour sa part.

M. SINCLAIR: Le port de Toronto est-il sous la direction d'une commission ou sous celle de l'Etat?

L'hon. M. ROGERS: Sous la direction d'une commission.

M. SINCLAIR: A mon avis, nous nous laissons entraîner dans des dépenses insensées pour les ports. Voici $7,500,000 affectés aux améliorations des ports, et le comité ne se préoccupe guère de la nature de ces travaux ou des mobiles qui nous poussent à voter un si fort crédit. Il y a quelques années, quand la Chambre vota un crédit pour le port de Montréal, elle eut bien soin d'exiger une garantie. Le commerce maritime du port de Montréal paya l'intérêt, et le crédit ainsi voté n'obéra pas nos finances. Or, aujourd'hui, voilà que nous grévons le pays de millions de dollars répartis à droite et à gauche, de l'Atlantique au Pacifique. Le Canada me semble à cet égard placé dans une situation qui n'existe en aucun autre pays que je sache. En Europe, les ports sont sous le contrôle de commissions locales. A Glasgow, le trust du Clyde s'occupe du port; il fait des emprunts sur la garantie de ses propriétés, à un taux d'intérêt peu élevé. Il fait les travaux de dragage, construit les docks et c'est le commerce maritime du port qui supporte les frais. Apparemment, nous nous lançons dans une voie qui finira, à la longue, par grever le pays d'une dette énorme. Je ne saurais dire si l'on a l'intention de faire payer une partie des frais par le commerce maritime ou si nous obtiendrons quelque garantie pour les millions que nous consacrons aux ports du littoral. Le ministre voudrait-il bien nous dire brièvement l'attitude qu'entend prendre le Gouvernement au sujet de ces grosses dépenses?

L'hon. M. ROGERS: Puisque le pays s'est livré avec tant d'énergie à la construction du Trancontinental national, afin d'imprimer un nouvel essor au commerce et à l'industrie, le Gouvernement a le devoir, comme l'aura tout autre gouvernement qui pourra lui succéder, de se préoccuper de l'amélioration de nos ports nationaux. Souvent les municipalités des villes où se trouvent ces ports prêtent leur concours financier à ces travaux. La ville d'Halifax, paraît-il, a effectué de fortes dépenses dans ce but.

M. MACDONALD: Halifax n'a rien donné.

L'hon. M. ROGERS: La municipalité n'a-t-elle pas quelque peu contribué aux frais du port, au début?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas.

L'hon. M. ROGERS: Je sais que la municipalité de Saint-Jean, il y a quelques années, a consacré d'importantes sommes à l'amélioration de son port national, afin d'y attirer le commerce du pays. Saint-Jean passe pour notre principal débouché d'hiver, à tout le moins pour les provinces de l'Ouest, et le Gouvernement avait le devoir d'entreprendre la construction des travaux d'amélioration à la baie Courtenay. On fit l'adjudication d'une entreprise de $7,500,000 pour les travaux aujourd'hui en construction. Notre seul regret, c'est qu'on n'ait pas poussé les travaux avec plus d'activité.

Aujourd'hui, le port de Saint-Jean souffre d'un engorgement de trafic. Actuellement la manutention du commerce maritime y est deux ou trois fois plus considérable qu'elle ne l'a jamais été. L'outillement de nos ports nationaux est en recul. La même observation s'applique à Québec. Québec est un port de prémier ordre et on a consacré à son outillement des sommes énormes. L'amélioration convenable de ce port s'impose aux préoccupations du Gouvernement.

Le Gouvernement et ses prédécesseurs ont reconnu ce principe, et il en sera ainsi à l'avenir, à mesure que progressera le commerce de notre pays.

Quant au port de Montréal, les observations de l'honorable député sont d'une parfaite exactitude. Mais je ne sache pas que les ports améliorés d'après ce système permettent au public de réaliser, en définitive, de fortes économies, puisque les frais se rattachant à la manutention des marchandises s'acheminant par ce port tournent au désavantage de l'intérêt général.

La même observation s'applique à Toronto, grand port maritime de l'intérieur et ville progressant rapidement, la deuxième du Canada par sa population. Toronto offre de grandes ressources, comme port de l'intérieur. Ceux qui s'intéressent au progrès de ville ont évalué à $24,000,000 la dépense à effectuer dans ce but et le Gouvernement fédéral contribue $5,000,000 pour la partie des travaux qu'il a entrepris.

Puis, nous arrivons à Port-Arthur et à Fort-William, où nous possédons probablement les deux ports les plus importants de tout le Dominion, à l'heure actuelle, de fortes sommes ont été dépensées pour l'amélioration de ces deux ports dans le passé, et il nous faut continuer à y dépenser de grosses sommes d'année en année, car les industries y font des progrès énormes. Nous possédons de grands élévateurs à Fort-William et à Port-Arthur, de sorte qu'il est nécessaire d'y faire exécuter de

grands travaux de dragage d'année en année, afin d'être en mesure de répondre aux besoins du trafic.

Nous sommes en face d'une situation semblable à Vancouver. Ce port occupe probablement le second rang parmi les plus grands ports maritimes du Canada, à l'heure actuelle; et pourtant nous n'y avons jamais dépensé des sommes fort considérables à venir jusqu'à ces dernières années. C'est un devoir qui incombe à la population du Canada tout entier de contribuer des sommes considérables afin d'outiller ce port en particulier, puisqu'il est réellement un port national.

C'est au gouvernement fédéral et à la population canadienne qu'incombe le devoir d'améliorer nos ports nationaux; or, il nous faut absolument consacrer toutes nos énergies à cette tâche, si nous voulons voir notre pays occuper le rang auquel il a droit parmi les grandes nations de l'univers.

Il ne s'agit pas de venir au secours de villes en particulier; il ne s'agit pas de savoir quelle est la situation qui existe à Halifax, à Saint-Jean, à Québec, à Toronto ou en n'importe quel autre endroit du pays; il s'agit d'un problème qu'il faut résoudre pour le plus grand avantage de la population tout entière de la Puissance du Canada, qui s'intéresse au développement de notre trafic avec les pays étrangers.

C'est afin d'atteindre ce but, que nous dépensons des sommes énormes et pour répondre aux besoins du trafic qui afflue à ces ports, par la voie des chemins de fer transcontinentaux que nous avons déjà construits.

Pour ne vous citer qu'un exemple, avant longtemps nous serons appelés à contribuer à l'outtillage d'un port à Prince-Rupert, afin de répondre aux besoins du terminus du Grand-Tronc-Pacifique à cet endroit.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un magnifique port naturel.

L'hon. M. ROGERS: Evidemment; c'est un port splendide à ce point de vue là. Tous ces grands travaux sont donc absolument nécessaires dans l'intérêt public; or, le seul reproche que pourraient nous adresser la population du Canada en général ainsi que ceux qui s'intéressent au développement de notre commerce et du pays, c'est que nous sommes plutôt en retard dans l'outillement de nos ports nationaux, au lieu de devancer les besoins du trafic.

[L'hon. M. Rogers.]

Il ne faut pas que mon honorable ami perde de vue que, d'ici à quelques années, le Parlement sera nécessairement appelé, session après session, à voter des sommes très considérables, afin d'outiller nos ports, si nous voulons faire face aux exigeances d'un trafic sans cesse croissant et à une ère de développement qui ne peut manquer de se produire dans un jeune pays comme le Canada.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami vient de prononcer un discours fort intéressant, mais il n'a pas du tout répondu à la question que je lui ai posée.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose nullement à l'agrandissement de nos ports nationaux. Ce problème m'intéresse tout autant que mon honorable ami et je serai toujours heureux d'accorder mon appui à une politique qui tend à atteindre ce but, comme je l'ai fait d'ailleurs par le passé.

Tout ce que je voulais savoir de mon honorable ami, c'est qu'il nous dise si le Gouvernement a adopté un plan relativement à la dépense de ces sommes énormes qui sont affectées à l'outillement de nos ports. Est-ce que nous dépensons ces sommes au petit bonheur, ou bien employons-nous ces deniers à l'exécution d'un plan d'ensemble?

Est-ce l'intention du Gouvernement d'outiller un port et de laisser les autres de côté, ou bien le Gouvernement se propose-t-il de faire des instances auprès des autorités locales pour que les ports acquittent eux-mêmes une partie des dépenses qu'il faut faire pour les outiller? A mon avis, c'est là la politique que nous devrions appliquer. Le plan qui est suivie par la ville de Toronto et dont mon honorable ami nous a parlé, est excellent, à mon sens. Il prétend que l'outillement et l'amélioration du port de Toronto coûteront une somme de $24,000,000, et le gouvernement fédéral sera appelé à contribuer une somme de $5,000,000 à ce propos. Si cette dépense se fait sur cette base-là, je n'y vois nulle objection. Le gouvernement fédéral ne sera appelé qu'à contribuer un dollar par cinq dollars que déboursera la ville de Toronto. Mais est-ce bien là la politique que l'on suit à Québec et à Halifax? On prétend que la ville de Halifax n'a pas contribué un seul sou relativement à l'outillage de son port. La ville de Montréal a déboursé de fortes sommes pour l'agrandissement et l'outillage de son port et il en a été de même de la ville de Saint-Jean qui a acquitté en grande partie le coût des améliorations qui ont

été effectuées dans le port de Saint-Jean. Mais le Gouvernement a-t-il adopté une politique déterminée? Est-il en mesure d'énoncer une politique à ce sujet comme celle en vigueur pour les subventions aux compagnies de chemins de fer?

Dès qu'une compagnie de chemin de fer s'adresse au Gouvernement afin d'obtenir de l'aide, on lui répond que si elle construit une voie ferrée au coût de $15,000 par mille, le Gouvernement lui accordera une subvention de $3,500 par mille; d'un autre côté, si la ligne qu'elle se propose de construire coûte de $20,000 à $25,000 par mille, le Gouvernement s'engage à doubler la subvention. Nous savons alors quelle est la nature des engagements que l'Etat assume, et à mon sens, nous devrions adopter un système identique relativement aux améliorations à exécuter dans nos ports nationaux.

Si nous n'adoptons pas un plan quelconque, on ne cessera de s'adresser au Parlement pour obtenir de l'argent. Les commissaires qui s'occupent de l'administration des divers ports auront toujours besoin d'argent, selon l'expression de mon honorable ami. D'année en année, on viendra nous demander des millions de dollars pour l'agrandissement et l'outillement de ces ports.

Si le Gouvernement pouvait trouver moyen de faire supporter une partie de ses dépenses par la population des villes qui possèdent ces ports et par ceux qui se servent de ces mêmes ports, nous serions alors en état de diriger les affaires publiques d'une façon systématique. L'honorable ministre nous a dit quelque chose d'intéressant au sujet des différents ports que nous connaissons tous, mais il ne nous a pas dit si le Gouvernement avait adopté un système d'après lequel il distribuerait cet argent à l'avenir.

L'hon. M. ROGERS: Je pense que mon honorable ami reconnaîtra combien il serait difficile d'adopter une politique fixe s'appliquant également aux différents ports du Canada. Prenons, par exemple, le port d'Halifax: c'est le terminus de l'Intercolonial, et ce chemin de fer entreprend de le développer parce qu'il y est directement intéressé. Il en est autrement quant au port de Saint-Jean. La population de cette ville a consacré autrefois beaucoup d'argent à développer elle-même ce port; elle comprend qu'elle a versé sa juste contribution, et aujourd'hui qu'il est nécessaire de développer Saint-Jean comme port national dans l'intérêt commun du Canada, il est du devoir du peuple canadien de contribuer dans une large mesure à le développer. Il faut en dire autant de la ville de Québec, bien que la commission du port de cette ville ait pris l'initiative des travaux et consacre immensément d'argent au développement de ce port, dans des conditions jusqu'à un certain point semblables à celles où se trouve le port de Montréal. Quant au port de la ville de Toronto, ce n'est pas un port national au même degré que ceux de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec, parce que c'est un port intérieur. La commission du port de Toronto dépense donc peut-être plus que de raison pour le développement de ce port. A Fort-William, les conditions sont différentes, la population de cette ville et de Port-Arthur n'est pas aussi particulièrement intéressée au développement de ces deux ports parce qu'ils servent surtout à l'expédition du grain du pays et doivent être développés par le Gouvernement central du pays pour pouvoir répondre aux exigences de ce commerce. Vancouver est un grand port national et il s'y est établi une commission du port.

J'espère que nous n'aurons pas beaucoup d'argent à dépenser là et que les travaux seront entrepris par cette commission et achevés en peu de temps; elle les a commencés à l'heure qu'il est et elle promet de développer ce port national d'une façon satisfaisante pour tous et qui fera honneur à la ville de Vancouver. Mon honorable ami voit donc qu'il serait impossible ou presque impossible d'avoir une politique définie et uniforme au sujet de tous les ports. Les conditions et les circonstances varient selon les différents ports aux besoins particuliers desquels il faut répondre. Il n'y a pas beaucoup de critique ni beaucoup de jalousie ni de plaintes au sujet du traitement des différents ports du Canada. Ceux qui y sont intéressés ont étudié et comprennent le développement de tous et de chacun de ces ports, et je n'ai pas encore entendu faire de plaintes provenant de ce qu'on aurait fait du favoritisme ou dépensé de trop fortes sommes pour le développement d'un port plutôt que d'un autre. Tous les gouvernements ont eu également à cœur d'améliorer les ports aussitôt que possible, selon les exigences de l'intérêt public et sans adopter à cette fin aucune politique définie. Je ne crois pas, d'ailleurs, que pareille politique fût praticable, car les conditions de nos différents ports nationaux sont trop dissemblables, à l'heure qu'il est.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis très heureux que l'honorable député de Guysbo-

rough ait soulevé cette question, il est à propos de la discuter et il était désirable que le ministre profitât de cette occasion pour faire la déclaration qu'il a faite au sujet de nos ports nationaux. Il est une chose qu'il ne faut pas oublier, c'est que nous devons faire en sorte que les quaiages, les mouillages et autres droits ordinairement imposés aux armateurs restent aussi peu élevés que possible, dans l'intérêt du commerce canadien. Quand j'étais ministre des Travaux publics, j'ai envoyé M. Coste, vieux fonctionnaire du ministère, visiter les ports les plus importants de l'Europe, et à son retour il m'a spécialement parlé du port de Hambourg, qui est pour ainsi dire un port libre, où il n'y a pas de quaiages à payer et où le commerce s'est merveilleusement développé, surtout à cause de cela, car ces droits sont généralement considérés comme une entrave.

Quand j'étais ministre, j'ai adopté un plan que je pensais excellent, et je suis heureux de voir que le ministre actuel l'a mis en pratique. Voici en quoi consistait ce plan:

Quand le Gouvernement décide qu'un port est devenu assez important pour être considéré comme port national, inscrire au compte du capital toutes dépenses faites pour travaux d'un caractère national.

C'est une excellente réforme et on constatera, à la page 56, que les dépenses pour les ports d'Halifax, Saint-Jean, Québec, Toronto, Port-Arthur et Fort-William, Vancouver et Victoria, sont imputables sur le capital.

M. NESBITT: Pourquoi?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce qu'on considère ces ports comme des ports nationaux.

M. NESBITT: Toronto est-il un port national?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, je crois que c'est le premier dont les dépenses ont été imputées sur le capital. J'ai pris cette décision parce que cette ville contient un très grand nombre de manufactures et qu'il se fait un trafic considérable entre Toronto et les provinces de l'Ouest.

M. NESBITT: Pourquoi ces dépenses doivent-elles être imputées sur le capital?

L'hon. M. PUGSLEY: Parce que Toronto est un de nos grands ports.

M. NESBITT: Pourquoi imputer sur le capital les dépenses faites dans tous les ports?

[L'hon. M. Pugsley.]

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis prêt à discuter cette question et à défendre la décision que j'ai prise.

M. NESBITT: Ces ports ne nous appartiennent pas.

M. MACDONALD: Au contraire; ils nous appartiennent.

L'hon. M. PUGSLEY: Les dépenses nécessaires pour l'amélioration de ces grands ports sont tellement élevées, comparées à celles qui se font dans les petits ports, où nous avons des quais à construire, qu'il n'est que juste de les imputer sur le capital et je félicite le ministre d'avoir continué à appliquer la règle adoptée sous mon administration.

Il y a quelques années, les citoyens de Saint-Jean entreprirent une grande campagne, la première au Canada, pour détourner le trafic de Portland, dans l'état du Maine, et le diriger vers les ports canadiens. Ils ne reçurent guère d'encouragement et durent se saigner et dépenser près d'un million de dollars, pour avoir un port à eau profonde, dans l'espérance que le trafic canadien prendrait la route de Saint-Jean pendant la saison d'hiver. Cette première tentative obtint un grand succès.

Le trafic d'hiver augmenta très rapidement et prit d'énormes proportions. Mais nous croyons que des droits de port sont trop élevés, qu'ils retardent l'expansion du trafic et nous espérons qu'avant longtemps, le Gouvernement se rendra compte de la nécessité d'en faire un port libre. A Saint-Jean nous croyons que c'est la meilleure manière d'encourager le trafic maritime et quand un Gouvernement s'est rendu compte qu'un port a pris une importance nationale, il doit le prendre à sa charge, faire toutes les améliorations nécessaires et y admettre les navires librement. Cette proposition a été discutée et étudiée à maintes reprises, dans cette Chambre, depuis quinze ans et elle est généralement acceptée. La commission instituée par l'ancien gouvernement s'est également prononcée dans ce sens, dans le très intéressant rapport qu'elle a fait et j'espère que le jour n'est pas éloigné où le projet sera mis à exécution. Je constate avec plaisir que le ministre des Travaux publics semble partager cette manière de voir.

Le port de Montréal est certainement très important. Le trafic y est considérable et les droits de port sont suffisants pour permettre aux commissaires de payer l'intérêt sur les sommes dépensées. A Québec, les commissaires ont aussi été obligés de faire des emprunts, mais si je me rappelle

bien, ils n'ont pas été en état de payer les intérêts et le Gouvernement leur a fait remise des sommes dues. Le Gouvernement agit ainsi depuis plusieurs années et je considère qu'il fait bien, car s'il exigeait le paiement des intérêts, les frais de port seraient trop élevés et nuiraient au trafic.

Je répète qu'on a bien fait de considérer ces ports comme des ports nationaux et, autant que possible, on devrait y admettre les navires librement.

M. NESBITT: Si nous prenons ces ports à notre charge, qui perçoit les droits?

L'hon. M. ROGERS: Les droits sont perçus par les commissaires du port et ces derniers, dans les différents ports du pays, sont sous la direction immédiate du Gouvernement. Les propriétés qu'ils détiennent indirectement sont, en réalité, des propriétés de l'Etat, et c'est le Gouvernement qui fixe les tarifs.

M. NESBITT: Pourquoi la construction d'un bureau de douanes sur la rue Sussex est-elle imputée sur le fonds consolidé ou sur les dépenses courantes, tandis que ces autres dépenses sont imputées sur le compte du capital? L'édifice de la rue Sussex nous appartient, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: Les dépenses pour cet édifice sont imputées sur le capital.

M. NESBITT: N'avons-nous pas ouvert pour cet édifice un crédit à prendre sur le fonds consolidé. A part celle-là, il se fait dans tout le pays plusieurs dépenses qui sont imputées sur ce compte.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, mais tout ce qui a trait aux principaux édifices est imputé sur le capital.

M. NESBITT: Lorsqu'il se construit un édifice, celui-ci n'appartient-il pas à l'Etat? Je ne comprends pas votre comptabilité. Vous n'êtes pas vraiment les propriétaires de ces ports; cependant, les dépenses sont portées au compte du capital.

L'hon. M. ROGERS: Il nous appartiennent tous.

M. NESBITT: Le port de Toronto ne nous appartient pas.

L'hon. M. ROGERS: Oui, la commission du port est nommée par la municipalité de Toronto et par le Gouvernement fédéral.

M. NESBITT: Les citoyens de Toronto n'ont-ils pas la haute main sur le port?

L'hon. M. ROGERS: Le port est confié à la commission qui en administre les affaires. La propriété qui lui appartient est indirectement sous la haute main du Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: La municipalité fait choix de quelques-uns des commissaires du port de Toronto, et le Gouvernement désigne les autres.

M. MACDONALD: C'est une commission mixte.

M. NESBITT: Et le port de Montréal?

L'hon. M. PUGSLEY: Il appartient à l'Etat. Aux termes de la loi constitutionnelle, tous les ports qui avaient un caractère public lors de la Confédération ont été cédés à l'Etat.

M. SINCLAIR: Les ports n'appartiennent pas plus au Gouvernement que les édifices publics dans les grandes villes. Lorsque vous amenez un bateau à un quai de Saint-Jean, vous payez tant au propriétaire de ce quai, à moins que celui-ci n'appartienne à l'Etat. Dans ce sens, les ports appartiennent aux propriétaires, mais ils sont régis par la commission que nomment les municipalités locales et le Gouvernement.

Ils n'appartiennent pas à la commission. Celle-ci n'est que l'autorité qui établit des règlements concernant l'administration du port, mais ce dernier et tout ce qui s'y trouve appartiennent aux habitants des grandes villes qui devraient contribuer à l'entretien parce que c'est à eux que le profit revient. Lorsque nous dépensons un million de dollars pour améliorer le port de Montréal, tous les propriétaires riverains en bénéficient parce que leurs propriétés augmentent de valeur. On peut en dire autant de Saint-Jean et d'Halifax; toutes ces dépenses ajoutent beaucoup à la valeur des propriétés situées dans les environs du port. Par conséquent, le ministre devrait avoir un plan d'après lequel les différents ports contribueraient à leurs frais d'entretien et d'outillage. C'est dans cet esprit que le problème devrait être résolu.

On a beau dire que nous devrions avoir des ports nationaux. Pourquoi le cultivateur des prairies de l'Ouest paierait-il des impôts pour outiller le port de Toronto et augmenter la valeur des biens-fonds de cette ville, si la population ne fait rien elle-même? Je n'en vois pas de raisons plausibles.

M. NESBITT: Les citoyens de Toronto font quelque chose.

M. SINCLAIR: Dans le cas de Toronto, les citoyens font quelque chose, mais ils ne font rien dans quelques-uns de ces

ports, et le ministre ne semble pas croire qu'ils devraient contribuer aux dépenses.

L'hon. M. ROGERS: Je ne saurais, je le crains, tomber d'accord avec l'honorable député. Il parle de Saint-Jean. Il vous faut, il est vrai, payer une redevance, lorsque vous amarrez votre bateau à certains quais. Au début, Saint-Jean a dépensé une forte somme d'argent pour les quais dont parle mon honorable ami. Ceux-ci appartiennent à la municipalité qui a le droit de percevoir une redevance, cela va sans dire. Mais tout dépend du fait que nous avons trop retardé à créer des ports nationaux. Nous passons des jours entiers à discuter en cette enceinte l'acheminement de notre trafic vers les voies américaines. Nous avons établi trois voies ferrées transcontinentales dans l'espoir de le retenir chez nous; cependant, nous n'obtiendrons pas ce résultat, à moins que le Gouvernement n'entreprenne de faire face aux besoins et de développer nos ports nationaux, pour faciliter le plus possible le transport de la marchandise, et pour empêcher les expéditeurs de faire passer leurs consignations par les Etats-Unis. Voilà pourquoi le devoir incombe au Gouvernement d'améliorer nos ports nationaux plus rapidement que dans le passé et qu'à l'heure actuelle. Il est indispensable au succès de nos voies ferrées transcontinentales que nos ports répondent aux besoins de la situation, car la solidité d'une chaîne dépend de la résistance du plus faible chaînon.

Les gens qui expédient des marchandises par nos voies ferrées ne trouvent pas dans les ports canadiens les installations, les raccordements et les services sur lesquels ils ont le droit de compter et que les voies américaines mettent à leur disposition; et c'est ce qui fait que notre pays voit une partie de son commerce lui échapper.

Comme mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley), je considère que le moment est venu où l'on devrait concevoir un nouveau programme pour ce qui a trait à nos ports. Nous devons commencer par donner assez d'activité à notre commerce pour qu'il suffise à alimenter nos voies de transport; quand nous aurons fait cela, il sera temps de se demander si nous devons prélever des droits de quai pour payer l'intérêt du capital dont la dépense doit être considérée comme nécessaire au développement du pays.

M. MACDONELL: Le ministre vient de traiter un point qui, dans le cas de Toronto, est vraiment essentiel. Par suite de l'inauguration du nouveau canal Welland, le lac Ontario va être mis, au point de vue du trafic, sur le même pied que les autres grands lacs, et le perfectionnement des installations du port de Toronto va devenir absolument nécesaire. Jusqu'à présent, l'Etat n'a pour ainsi dire pas consacré d'argent au port de Toronto...

L'hon. M. PUGSLEY: Voilà qui n'est guère exact.

M. MACDONELL: Très exact, au contraire.

L'hon. M. PUGSLEY: A l'époque où je dirigeais le ministère, nous avons mis des dragues à l'œuvre et fait construire un superbe brise-lames à l'île.

M. MACDONELL: Cela ne représentait qu'une très faible partie des travaux nécessaires.

L'hon. M. PUGSLEY: On en avait besoin.

M. MACDONELL: Certes, ces travaux-là étaient nécessaires. Le batellement détériorait le terrain appartenant à l'Etat, et la construction du brise-lames fut très utile; mais, à vrai dire, on ne s'est jamais sérieusement occupé du port de Toronto.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais oui; très sérieusement.

M. MACDONELL: On s'est simplement occupé de le protéger et non de l'agrandir. Aujourd'hui, c'est la commission du port qui est chargée de veiller à l'exécution des travaux d'amélioration, et elle dépense dans ce but une somme très considérable—celle précisément que mentionnait l'honorable député d'Oxford (M. Nesbitt). L'argent que l'on obtient du Gouvernement est entièrement consacré aux travaux du port. Les dépenses énormes que fait la commission embrassent les ouvrages du port proprement dit, qui sont d'ordinaire exécutés par les soins du Gouvernement, ainsi que des ouvrages auxiliaires ou secondaires qui feront partie de l'ensemble du port. Le Gouvernement ne fait pas plus que sa part. La commission fait servir plusieurs millions aux ouvrages du port proprement dit.

L'ouverture du canal Welland va rendre nécessaire l'établissement d'un vaste port sur le lac Ontario. C'est l'absence d'un tel port qui fait que, par le passé, le commerce a pris les voies américaines et s'est acheminé vers les ports des Etats-Unis. C'est vers Buffalo que l'on dirige une très grande partie des produits qui se trans-

portent sur les Grands lacs. On compte que lorsque les nouveaux travaux seront terminés, une très forte proportion de ce trafic s'acheminera vers Kingston, Toronto et les autres ports du lac Ontario. Ces travaux sont indispensables et ils sont bien exécutés. La commission du port de Toronto, je le répète, dépense des millions, et quand les travaux seront terminés, nous aurons un port égal sinon supérieur à tout autre port du continent américain. On compte que les travaux seront terminés en même temps que le canal Welland, sinon avant cela.

Pour ce qui est des droits à être prélevés dans le port, et dont il a été question ce soir, tous les quais, toutes les installations et tous les privilèges du port de Toronto seront attribués à la commission, et, contrairement à ce que l'honorable député de Guysborough semble redouter, il n'y aura pas lieu de craindre que le navire amarré au quai de A ou de B soit assujéti au paiement de droits fixés de façon plus ou moins arbitraire. L'administration des docks sera confiée à la commission du port, et leurs droits seront soumis aux règlements et à la surveillance du Gouvernement fédéral.

Comme l'ont déclaré certains membres, les commissaires du port de Montréal, de Québec et de Toronto dépendent de différentes lois du Parlement, et leurs pouvoirs varient. Dans le cas de la commission du port de Toronto, le Gouvernement a le choix d'un commissaire, et la nomination d'un autre est fait sur la proposition de la Chambre de commerce de Toronto. La commission du port de Toronto est réellement une commission du Gouvernement. Tous les règlements du port, les droits doivent être soit déterminés par le Gouvernement ou lui être soumis pour approbation. Cela étant donné, les conditions à Toronto seront bientôt idéales.

L'hon. M. GRAHAM: Sous le précédent gouvernement et avant que j'entre au ministère, on me conduisit à Toronto pour que je me rende compte des travaux qu'y faisait le Gouvernement. Pour l'avantage de ceux des députés qui ne connaissent pas cette ville, j'expliquerai que le port de Toronto est protégée par une île qui forme une baie naturelle ou un hâvre. Les passages de l'Est et de l'Ouest étaient obstrués de façon à rendre l'entrée du port difficile. L'ancien ministère fit de fortes dépenses pour construire des brise-lames pour protéger le rivage de l'île contre l'action des eaux et pour compléter les passages Est et Ouest. Maintenant les passes sont en bon état, mais il faut avouer que pendant de nombreuses années le port de Toronto fut négligé par la municipalité de Toronto et par tout le monde; parmi les gens qui s'occupent du transport, le port avait la réputation d'offrir de plus misérables moyens de chargement et de déchargement qu'aucun autre port au pays.

Toronto possède le commerce mentionné par mon honorable ami, mais c'est en plus un grand centre de distribution pour toute la marchandise qui vient par les lacs, et, à mesure que le port se développera, pour toute la marchandise qui se transportera de plus en plus de l'intérieur de l'Ontario.

J'approuve fortement ce crédit et je suggérerais au ministre que nous votions cet item et que nous levions la séance.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

RAPPORT SUR LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Sur proposition de l'honorable Robert Rogers, la Chambre ordonne que 10,000 exemplaires supplémentaires du rapport sur le projet du canal de la baie Georgienne, qui a été déposé, soient imprimés immédiatement et distribués.

La séance est levée à onze heures et trente-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mercredi, 3 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

DEPOT DE DOCUMENTS RELATIFS AUX CHEMINS DE FER NORD-CANADIEN ET GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Je désire déposer sur le bureau de la Chambre certains documents qui se rapportent au prêt projeté en faveur de la compagnie du Grand-Tronc du Pacifique prévu dans le budget supplémentaire déposé hier:

Lettre en date du 10 décembre 1915, adressée au premier ministre par Alfred Smithers, président de la compagnie canadienne du Grand-Tronc-Pacifique.

Liste des obligations, emprunts et effets payables, non soldés au 1er janvier 1916, et les paiements d'intérêts à servir par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la compagnie des

lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique.

Tableau indiquant les paiements mensuels d'intérêts pendant l'année 1915 sur les obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie des lignes d'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, avec une estimation du déficit pour l'exercice courant.

Sommaire des dépenses pour améliorations et fins diverses dans le même exercice.

Sommaire indiquant les obligations, etc., autorisées, émises et non soldees ainsi que le produit net d'icelles, come aussi l'intérêt payable pour les années 1916 et 1917 (arrêté au 29 février 1916), relativement au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ses lignes secondaires.

Etat indiquant les avances faites par la compagnie du Grand-Tronc, à la date du 29 février 1916, à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, aux lignes secondaires, à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de la Saskatchewan, à la compagnie de développement du Grand-Tronc-Pacifique, limitée, et les garanties détenues par la compagnie du Grand-Tronc.

Mémoire préparé par le ministère des Finances indiquant le produit des ventes et engagements des obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le gouvernement fédéral sous l'empire de la loi de 1914, aussi que le détail des paiements faits à ladite compagnie sur les produits d'icelles, accompagnés des copies certifiées des décrets du conseil autorisant ces paiements.

A l'occasion du prêt de 15 millions au Nord-Canadien, mentionné aussi dans le budget supplémentaire, je demande à déposer sur le bureau les documents qui suivent:

Un état de toutes les obligations du réseau de voies ferrées du Nord-Canadien à la date du 15 avril 1916, indiquant le total des obligations garanties par le gouvernement fédéral et ce qui a été vendu; le total des obligations garanties par les gouvernement des provinces et ce qui a été vendu; le total aussi des obligations non garanties et vendues, avec la date d'échéance de chacune d'elles.

Un état indiquant la somme que l'on pensait pouvoir réaliser par la vente des obligations disponibles en décembre 1913 et leur dépréciation en décembre 1915.

Un état vérifié des emprunts et du passif.

Un mémoire de la dette consolidée et des frais fixes.

Un mémoire des comptes d'entrepreneurs.

Un mémoire des intérêts à payer par le Gouvernement fédéral et par les gouvernements des provinces en vertu des lois existantes.

Je demande aussi à déposer sur le bureau de la Chambre un état du produit des ventes et dépôts des 45 millions d'obligations du Nord-Canadien, garanties par le gouvernement fédéral par la loi de 1914, avec une estimation de ce que ces valeurs auraient rapporté d'après les prix d'avant la guerre; des détails aussi des divers certificats émis par des employés de l'administration des chemins de fer et des canaux attestant les paiements qui se pouvaient faire à même le produit des obligations et montrant le chiffre, au 1er mai 1916, du reliquat de ce produit. Des copies des certificats donnés par le major Graham Bell, du département des Chemins de fer et des Canaux, qui a vérifié les comptes, accompagnent ces états. En même temps que les certificats délivrés par le major Graham Bell, je désire également déposer sur le bureau une lettre qu'il m'a adressée relativement à la vérification qu'il a faite des livres et comptes de la compagnie.

[Sir Thomas White.]

L'hon. M. GRAHAM: Je suppose que c'est là toute la correspondance relative à ces deux prêts?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, c'est tout.

L'hon. M. GRAHAM: Je conseillerais au ministre des Finances de faire imprimer ces documents le plus vite possible et d'en faire faire la distribution parmi les députés. Il doit comprendre, en effet, que nous ne pouvons discuter intelligemment cette affaire avec une copie seulement de ces pièces.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai pensé que mon honorable ami ou quelque autre pourrait faire parmi les pièces mises sur le bureau un choix de celles que l'on juge utile de faire imprimer, comme il a été fait en 1914. Mon honorable ami a parfaitement raison de dire qu'il convient de faire imprimer les pièces que je viens de présenter à la Chambre, attendu qu'elles ont un rapport direct avec les affaires dont il s'agit, et je demande, par suite, à proposer que l'application de la règle n° 74 soit suspendue pour me permettre de faire une motion tendant à l'immédiate impression des documents que j'ai déposés sur le bureau de la Chambre.

M. NESBITT: Y a-t-il parmi ces pièces un état des obligations qui ont priorité sur celles que l'Etat a garanties?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Toutes les émissions du réseau sont indiquées dans l'état que je viens de présenter.

M. NESBITT: Ce que le budget propose, c'est de payer l'intérêt des obligations qui ont priorité sur celles que le gouvernement a garanties.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Toutes les autres émissions du réseau de voies ferrées du Nord-Canadien ont, je crois, priorité sur les 45 millions de gage pris en 1914. Il va de soi que ce gage était subordonné aux hypothèques garantissant les émissions d'obligations de réseau. Les états que je viens de mettre devant la Chambre donneront, je crois, tous les renseignements que désire mon honorable ami, mais, si on a besoin

d'autre chose, je me ferai un plaisir de l'apporter ici si je peux me le procurer.

M. MACDONALD: Est-il possible d'obtenir des copies des actes de fidéicommis exécutés lors de la garantie de 1914?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Parfaitement, et je déposerai sur le bureau quelques copies des deux actes exécutés en 1914 par le Nord-Canadien et par le Grand-Tronc du Pacifique. Il ne sera pas nécessaire d'en faire imprimer d'autres.

L'hon. M. PUGSLEY: En réponse à une question de mon très honorable ami le chef de la gauche, le premier ministre a dit hier qu'il y aurait, relativement à la demande de ces prêts, une nombreuse correspondance et il a ajouté, je crois, qu'elle serait déposée sur le bureau. Puis-je demander que cela se fasse?

Parmi les documents déposés sur le bureau il n'y a pas de correspondance se rattachant au Nord-Canadien, et il n'y figure qu'une seule lettre, de M. Smithers, se rapportant au Grand-Tronc-Pacifique. J'y appelle l'attention du premier ministre. Le chef de l'opposition supposait aussi que la correspondance serait déposée sur le bureau.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il paraît que toute la correspondance a été déposée.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne figure dans ces dossiers que des documents d'ordre financier.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il s'y trouve une lettre du président du Grand-Tronc.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a aucun document se rattachant au Nord-Canadien.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il ne s'y trouve pas de demande de la compagnie du Nord-Canadien. La lettre du président du Grand-Tronc est une communication importante qui définit parfaitement l'attitude du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACDONALD: Y a-t-il dans cet état quelque chose qui indique les dépenses effectuées pour le service des intérêts, en ce qui concerne les valeurs mobilières? D'après l'item figurant dans le budget supplémentaire, on demande un crédit destiné au paiement des dépenses effectuées ou tendant à faire face à la dette contractée, le service des intérêts sur les valeurs négociables ayant priorité sur les valeurs garanties autorisées par le chapitre 20 des statuts de 1914 ainsi qu'aux dépenses effectuées pour la construction et l'équipement. Le document déposé par le premier ministre contient-il quelques détails indiquant l'époque à laquelle on a fait ces dépenses et désignant ceux qui les ont effectuées? Apparemment ce crédit est destiné à rembourser quelque corporation qui aurait fait ces dépenses. Si l'argent a été consacré à la construction ou à l'outillement ou au service de l'intérêt depuis juin 1914, cet état financier devrait être de forme si concise que la Chambre puisse embrasser d'un coup d'œil la situation dans son ensemble. Si la compagnie du Nord-Canadien, depuis juin 1914, a fait quelques ventes de valeurs existant à cette époque ou créées depuis, cet état devrait indiquer clairement que ces valeurs ont été vendues et l'emploi qu'on a fait du produit.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les états financiers que j'ai présentés nous éclairent parfaitement sur les deux derniers points signalés par l'honorable député. Cet état indique les ventes et les garanties de valeurs et leur produit. Il indique aussi tous les paiements faits sur le produit ainsi que les certificats sur lesquels on a fait ces paiements. Il y a aussi un état indiquant, outre la dette consolidée, les échéances payables à bref délai et les dettes à titre provisoire de la compagnie du Nord-Canadien. Cet état indique, avec détails, le chiffre des avances portées aux comptes de l'intérêt et de la construction et il nous éclaire parfaitement sur les obligations courantes de la compagnie. En d'autres termes, l'état que j'ai déposé indique les obligations tant permanentes que courantes de la compagnie.

M. MACDONALD: Abstraction faite de la dette représentée par obligations voici ce que je tiendrais à faire élucider: la rédaction de l'item semble indiquer que le crédit demandé est destiné au remboursement de dépenses effectuées pour dettes contractées dans le service de l'intérêt.

Le renseignement fourni suffit-il pour élucider ce point?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui. La compagnie fait de temps à autre des emprunts pour ses besoins. L'état financier que j'ai déposé sur le bureau indique suffisamment, je crois, les emprunts existant actuellement.

(La motion est adoptée.)

LE COMPTABLE DE LA BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT.

Sur motion de sir Robert Borden, la proposition de Son Honneur l'Orateur déposée sur le bureau de la Chambre le 28 du mois dernier, touchant l'augmentation des appointements de M. Alfred Carter, le comptable de la bibliothèque, est adoptée.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A RATIFIER CERTAINS DECRETS.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur) propose:

Que les décrets du conseil suivants, déposés sur le bureau de la Chambre, mardi, le 25 janvier écoulé, soient confirmés:

1. Décrets du conseil publiés dans la "Gazette du Canada", et dans l'"Officiel" de la Colombie-Britannique entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'alinéa (d) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Anglaise.

2. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des Terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908.

3. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 10, 1-2 George V, Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux.

4. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, Loi des Arpentages fédéraux.

5. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière La-Paix".

6. Décrets du conseil édictés en vertu des dispositions de l'article 18 du chapitre 63, Statuts revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon".

L'hon. M. FRANK OLIVER: Cette résolution dont le but est de confirmer certains décrets du conseil est le résultat d'une position prise par le premier ministre actuel, quand il était chef de l'opposition, alors qu'il a insisté avec persistance pour que cette procédure fût suivie, à savoir que tous les décrets du conseil adoptés par le Gouvernement, devraient être soumis à l'approbation du Parlement.

Je ne vois pas quel grand avantage on retirera de cette procédure sauf que la présentation de ces décrets permet d'informer la Chambre de leur contenu et, si c'est nécessaire, de soulever une discussion à leur sujet. On ne peut guère s'attendre à ce que la Chambre, dans aucune circonstance, ne révoque un décret du conseil qui a été adopté, parce qu'une telle révocation ferait naître de graves complications. Comme un décret prend effet le jour où il a été adopté, si la Chambre le déclarait nul ou refusait de le sanctionner, cela créerait naturellement de la confusion qui serait contraire à l'intérêt public.

[Sir Thomas White.]

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne pense pas que la question implique une révocation. Si je me souviens bien de la loi, elle dit que les décrets du conseil seront en vigueur jusqu'au dernier jour de la session du prochain Parlement, mais pas plus tard, de sorte que s'ils n'ont pas été approuvés par la Chambre durant la session, ils cesseraient simplement d'avoir aucun effet. C'est à peu près la même chose.

L'hon. M. OLIVER: Le résultat serait à peu près le même que si une décision prise par le Gouvernement deviendrait nulle si la Chambre ne s'en occupait pas. De plus, en discutant les mérites de la procédure, s'il s'agit de donner des renseignements, j'estime que la Chambre a toujours la possibilité d'être informée au moment de l'étude des crédits, sans qu'il soit nécessaire d'observer cette formalité. La loi pourtant la prescrit et le ministre a observé la loi et les décrets m'ont été référés par le très honorable leader de l'opposition pour que je les examine. Bien que je ne voudrais pas avoir un instant la présomption d'entreprendre la discussion de cet énorme monceau de documents qui sont contenus dans ces nombreux décrets, que j'ai examinés assez soigneusement; je puis prendre la liberté d'attirer l'attention de la Chambre et du Gouvernement sur certains points qui sont plus ou moins d'intérêt public.

Le décret n° 1938 accorde à un certain Layton, un droit d'irrigation dans la zone du chemin de fer de la Colombie-Anglaise. Les conditions sont de $5 par acre, avec une réduction de $2, en tenant compte des travaux d'irrigation. Mais le décret n° 2378 accorde à F. W. Anderson une étendue de terre dans la même zone du chemin de fer à un dollar l'acre, et il n'y a que 35 p. 100 de cette terre qui doive être irriguée. Il me semble qu'il n'y a pas une bonne raison pour la différence de traitement accordé à ces deux entreprises qui sont dans des conditions absolument identiques en tant qu'il s'agit de ces décrets du conseil.

Une question de peu d'importance sur laquelle je veux attirer l'attention du ministre est réglée dans le décret du conseil du 27 février. Ce décret pourvoit à la destruction des animaux et des oiseaux nuisibles dans les parcs fédéraux, mais il ne spécifie pas quels sont les animaux et les oiseaux qui sont considérés comme étant "nuisibles." Par conséquent, le touriste qui veut exercer ce qu'il croit être son droit en vertu de ce décret du conseil peut tout aussi bien avoir des ennuis avec les autorités. Je conseillerai au ministre, quand il permettra de tuer des animaux dans les parcs, en opposition avec le principe général de protéger la vie des animaux, de spécifier exactement quels animaux ou quels aiseaux peuvent être tués.

Un décret, daté de juin 1915, traite de la question des automobiles dans les parcs et autorise leur emploi sur des routes d'où elles avaient été exclues jusqu'alors. Pendant longtemps on n'a pas jugé opportun d'autoriser des automobiles dans des parcs de montagne, pour la raison bien évidente que si l'usage des automobiles existait sur les mêmes routes que les voitures, il pourrait en résulter de très sérieux accidents, si les chevaux n'étaient pas habitués à ces autos.

Maintenant que l'on peut se servir de voitures mues par la force motrice sur certaines routes dans les parcs, à l'heure actuelle où les nécessités de la situation exigent que ce privilège soit prorogé à ceux qui utilisent des véhicules à moteurs, puis-je prendre la liberté de faire une observation au ministre. Il s'agirait de décréter que l'on soumette les chevaux qui sont employés aux travaux du parc à des expériences pour savoir s'ils ont peur ou non des véhicules mus par la force motrice. C'est là une question de la plus haute importance pour les intéressés. C'est notre désir que ces parcs soient fréquentés par toutes les classes de la population; c'est notre désir que l'on y vienne en automobiles et en voitures. Cependant, jusqu'à ce que les chevaux se soient familiarisés avec les automobiles, il est possible que de fatals accidents se produisent si l'on permet aux automobiles et aux voitures à traction animale de circuler par les mêmes routes. A mon sens, je considère qu'il serait fort malheureux que l'on restreigne l'usage des automobiles. Mais, si l'on doit permettre l'entrée de ces parcs aux automobiles, on ne devrait y tolérer que les chevaux qui ont démontré à la suite d'expériences qu'ils sont capables de rencontrer les autos sans prendre peur.

Je remarque que ces règlements en général ont une tendance à rendre moins rigides les conditions qui étaient imposées au cours des années antérieures. En faisant cela, le département adopte une excellente attitude. Il y a quelques années passées, lorsque toutes les valeurs étaient à la hausse, lorsque la spéculation était générale, la nécessité de règlements restrictifs se faisait sentir afin d'empêcher que les propriétés publiques ne tombassent entre les mains des spéculateurs pour ne servir qu'aux fins de spéculation purement et simplement. Or, sous le régime bienfaisant de nos amis de la droite, la valeur des propriétés dans l'Ouest est tellement tombée—et elles continuent toujours à perdre de la valeur—que la spéculation est morte à l'heure actuelle sur les terres, les coupes de bois, le charbon, le pétrole ou sur toutes les autres ressources naturelles que je connaisse.

La nécessité ne se fait donc plus sentir de maintenir des règlements draconiens qui étaient absolument nécessaires, il y a quelques années, afin de nous assurer la possession de ces ressources.

Loin de moi l'idée de donner mon approbation à une application injuste des lois et règlements qui sont entachés de favoritisme, mais j'approuve de tout cœur une modification des règlements par rapport aux conditions qui existent, et c'est ce que je constate à la lecture de ces décrets que je viens de signaler.

Il existe un décret en date du 17 avril, qui abroge la défense qui avait été sanctionnée par un décret précédent, relativement à l'extraction de la houille sous la voie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Le premier décret fut rendu durant la construction de ce chemin de fer, à la demande de la compagnie, afin d'assurer la sécurité de la voie ferrée à mesure qu'elle était construite. Je remarque que ce décret a été rapporté pour le motif que maintenant que le chemin de fer est construit, on ne s'occupe plus guère que l'on exploite ou non les gisements qui existent sur son parcours.

Si le ministre veut bien me le permettre, je lui ferai observer que le premier décret a été adopté pour empêcher les travaux de mine sous la voie du chemin de fer. Mais si l'on permet aux mineurs de pratiquer des excavations en dessous de la voie ferrée, après la construction, les mêmes ré-

sultats sont à craindre que si ces travaux avaient été exécutés à l'époque où la ligne était en cours de construction. Dans nombre de cas, les couches de houilles sont très rapprochées de la surface; or, s'il n'existe pas de règlement pour protéger la voie ferrée, il peut très bien se faire qu'un particulier fasse l'acquisition de droits miniers, et qu'au cours des opérations minières qui s'en suivront, il ruine absolument la voie du chemin de fer. On me répondra peut-être, mais ce serait là un cas exceptionnel. C'est encore vrai; mais le but que nous voulions atteindre en rendant le premier décret, c'était justement d'empêcher que des accidents de cette nature ne se produisent. Je dois le déclarer, on a bien mal avisé le ministre, à mon sens, lorsqu'on lui a demandé de faire abroger ce décret; au contraire, il existe de bonnes raisons, à mon sens, qui militent en faveur de son maintien.

Je remarque également que, dans le décret adopté le 27 mai 1915, les limites des concessions pétrolifères, qui, aux termes de l'ancien décret, devaient être en conformité avec une certaine ligne de base, ne sont plus astreintes à cette condition aujourd'hui. On explique le changement en disant que les concessionnaires ne font pas l'acquisition de la surface maintenant, de sorte qu'il n'y a pas de raison pour que les limites doivent être régulières.

Je soumets respectueusement qu'il est indifférent que le concessionnaire acquiert des droits de surface ou non; il est tout aussi nécessaire que l'on puisse se rendre compte facilement de l'étendue de la concession au-dessous du sol que s'il s'agissait d'une concession à la surface.

Le règlement qui exigeait que les bornes des concessions pétrolifères fussent en conformité avec certaines mesures bien déterminées, est tout aussi nécessaire dans l'intérêt public lorsque le droit de concession ne concerne que le pétrole même au lieu de la surface du terrain; dans ce cas-là ce règlement est encore plus nécessaire, à mon sens, car, lorsqu'il s'agit de la surface d'un terrain, on peut toujours y découvrir assez facilement des jalons qui indiquent où sont les bornes. Dès que les drois du concessionnairs s'étendent au-dessous de la surface, raison de plus pour que les intéressés sachent bien à quel endroit et dans quelle direction s'étendent les bornes. Je remarque aussi que l'on a fait un certain nombre de concessions de terres à des compagnies pour des fins de cimetières. La coutume a toujours existé d'octroyer des concessions de cette nature en faveur des cultes et des municipalités, mais j'observe que le ministre a mis en vigueur un système ou une coutume d'accorder gratuitement des terres à des compagnies pour des fins de cimetières. Du moment que ces terrains sont utilisés comme cimetières, il est indifférent qu'elles soient octroyées gratuitement ou à qui elles le sont.

[L'hon. M. Oliver.]

Mais il est évident qu'une compagnie à laquelle le Gouvernement a cédé gratuitement un terrain qui devait servir de cimetière peut changer la destination de ce terrain. Il est bon que l'emplacement du cimetière soit l'objet d'une concession gratuite, mais cette concession ne devrait être faite qu'à des municipalités ou églises existant comme personnes morales pour d'autres fins que l'exploitation d'un cimetière et que l'on pourrait forcer de respecter une convention d'après laquelle le terrain devait servir à certaines fins déterminées et à nulle autre. Je vois que, dans un certain cas, une partie de section de terrain scolaire a été vendue à une compagnie formée pour l'exploitation d'un cimetière. Cette transaction ne me paraît pas déraisonnable. Si une compagnie de ce genre veut acquérir du terrain de l'Etat, qu'elle le paie ce qu'il vaut et qu'elle soit soumise à toutes les considérations que recevrait n'importe quelle autre compagnie traitant avec l'Etat; elle ne devrait pas être sur le même pied qu'une église ou une municipalité ou un corps public quelconques.

Je vois qu'en vertu d'un décret du conseil en date du 12 août 1915, M. J. A. Fraser, de Portage-la-Prairie, a obtenu un permis pour faire du foin sur un quart de section de terre à raison de 25 cents l'acre. J'ignore les circonstances de ce cas, mais je le signale parce que je trouve étrange qu'il ait fallu rendre un décret pour assurer à M. Fraser des droits exclusifs par rapport à un certain quart de section. Il me semble que si l'on permet à un homme de faire paître des animaux ou de récolter du foin sur ce terrain, on peut permettre à un autre d'en faire autant ailleurs; il devrait y avoir des règlements généraux au sujet de concessions de cette nature, ou bien il ne faudrait accorder de concession à personne. Des cas de cette nature indiquent qu'il y a eu favoritisme plutôt que souci de l'intérêt général.

Il existe un autre décret en conseil très remarquable; il est en date du 17 septembre 1915, et si le règlement de la Chambre le permettait, je demanderais au ministre d'en expliquer l'objet. Ce décret accorde à la Churchill Basin Fish and Traction Company, Limited, la possession exclusive d'un droit de passage sur une distance de 225 milles. Il me paraît qu'en rendant ce décret on a eu pour but de permettre à la com-

pagnie de se rendre à certains lieux de pêche situés vers le nord. Je ne puis, à la simple lecture de ce décret, comprendre à quoi on a voulu le faire servir, et j'espère que l'honorable ministre aura la bonté de nous l'expliquer.

Il existe un autre décret qui porte la date du 6 novembre 1915, et porte sur la vente à l'enchère d'une section de terrain scolaire, et de 5 acres d'une autre section de terrain scolaire, la mise à prix de la section devant être de $7.00 l'acre et celle du lopin de 5 acres devant être de $30.00 l'acre. Aucune raison de cette vente n'est mentionnée dans le décret. D'ordinaire on ne vend les terrains scolaires que par grandes étendues, c'est-à-dire que le département préposé à ces terrains reconnaît que le terrain d'un certain nombre de townships a atteint une bonne valeur et il fait une liste des sections de terrains scolaires qu'il contient, et les fait mettre à l'enchère. Le grand nombre de sections à vendre attire les acheteurs et rend la vente importante et fructueuse. Il peut arriver qu'il soit nécessaire de ne vendre qu'une faible partie d'un terrain scolaire; on ne peut la vendre qu'à l'enchère publique, mais je pense qu'en pareil cas il faudrait en donner la raison; ce décret n'indique aucun motif pour lequel il y avait lieu de vendre ces deux morceaux de terrain scolaire de cette façon, et je désirerais que l'honorable ministre nous fournisse des explications à ce sujet, à une prochaine occasion. Il existe aussi un décret du 9 novembre 1915 ayant pour objet de protéger les demandes de homesteads faites par les recrues après leur enrôlement. Il y a dans cette liasse de documents nombre de décrets relatifs à la protection des possesseurs de homesteads, des mineurs et d'autres personnes ayant acquis des droits à certaines parties du domaine public et qui se sont enrôlés dans la milice. Ces décrets tendent à les protéger durant le temps de leur service, et dans la plupart des cas, à faire compter ce temps comme équivalent des travaux qu'ils auraient faits sur leurs homesteads.

On admettra que c'est absolument juste. Le décret dont je veux parler maintenant diffère un peu des autres; ceux dont j'ai déjà parlé ont pour objet de protéger des soldats déjà enrôlés et qui après avoir songé a se faire cultivateurs ou mineurs y ont renoncé pour aller servir leur pays sur les champs de bataille. Ce décret statue qu'une recrue pourra demander un terrain après son enrôlement et sera protégée de façon à avoir le bénéfice de ce terain tout comme si elle l'avait occupé avant de contracter un engagement.

Par ce décret ministériel nous accordons, à titre de gratification, et presque sans condition aucune, un quart de section de terrain à tous ceux qui s'enrôlent. Je ne discute pas en ce moment le mérite de la question; il est possible que ce soit la meilleure politique à suivre, mais il est important de bien se rendre compte de ce que nous faisons.

Il est impossible de discuter pertinemment les nombreuses questions auxquelles se rapporte la masse des documents déposés, mais j'ai cru devoir appeler l'attention du ministre et de la Chambre sur les principaux sujets que j'ai pu relever au cours d'un examen sommaire. Il y a dans cette masse de documents beaucoup d'autres points que je pourrais soulever, mais je ne crois pas devoir accaparer davantage le temps de la Chambre, à cette phase de la session. J'aimerais cependant à entendre les explications du ministre sur les quelques points que j'ai mentionnés. Je consens volontiers à l'adoption de la résolution.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Je supposais que ces arrêtés ministériels seraient confirmés par la Chambre, sans discussion, comme par les années passées, et je ne me suis pas muni des pièces nécessaires pour pouvoir donner d'autres détails que ceux qui sont contenus dans les décrets mêmes. Je ne pourrai donc pas entreprendre une discussion aussi détaillée que je l'aurais fait, si j'eusse été prévenu. J'espère, cependant, grâce à la connaissance personnelle que j'ai de certaines questions, pouvoir donner à mon honorable ami les explications qu'il demande.

Quant à la différence dans les prix payés pour les terrains d'irrigation, dans la zone des chemins de fer, la seule explication que je puisse donner est celle-ci: A une certaine époque, les terrains dans cette zone se vendaient à raison de $3 l'acre, avec une remise de $2 par acre, après le parachèvement des travaux d'irrigation; plus tard, le règlement fut changé et nous vendons actuellement ces terrains à raison de $5 l'acre. Cela explique parfaitement l'écart entre les prix, mais je ne puis pas dire exactement à quelle date le changement a eu lieu. Il a pu se présenter certaines raisons spéciales qui ont modifié les prix, dans certains cas; je prendrai des renseignements à ce sujet et j'en informerai mon honorable ami plus tard.

J'admets avec mon honorable ami qu'il est important de mentionner spécifiquement, dans les décrets ministériels, les animaux et les oiseaux nuisibles. Cela nécessitera nécessairement de nombreux décrets ou de fréquentes modifications aux décrets en vigueur, mais le travail ne sera pas considérable et peut facilement être exécuté.

Mon honorable ami propose aussi de faire examiner les chevaux dont on se sert dans les parcs, pour s'assurer qu'ils ne sont pas effrayés par les automobiles. Je ne sais pas si la chose est possible et je doute que notre juridiction s'étende sur tous ces chevaux. Il va sans dire que nous avons un certain contrôle sur les chevaux admis dans les parcs, mais ce ne serait pas chose facile de tous les examiner séparément, pour constater s'ils sont habitués aux autos.

Quant aux cimetières, la règle est de concéder des terrains pour cette fin, quand la demande en est faite par une compagnie organisée, une municipalité ou une congrégation religieuse et il est expressément stipulé que ces terrains ne serviront pas à d'autres fins.

L'hon. M. OLIVER: Un de ces décrets ministériels mentionne simplement les citoyens de Centreview et le révérend John Prior; il n'est pas du tout question d'une société organisée.

L'hon. M. ROCHE: Ces requérants ont probablement une église et ont demandé un terrain pour en faire un cimetière à l'usage des membres de la congrégation. J'admets que les réserves scolaires ne sont pas tout à fait dans les mêmes conditions que les autres terres fédérales, car les réserves scolaires sont détenues en fidéicommis et il n'est que juste de ne pas les concéder gratuitement. Ces terrains sont généralement vendus à l'enchère publique ou avec une mise à prix.

Quant à la concession de coupe de foin, en faveur d'un nommé Fraser, je crois me rappeler vaguement que ce foin n'était pas sur des terres fédérales ordinaires, mais sur des terrains autour du lac Manitoba et en grande partie inondés. M. Fraser était un éleveur possédant de nombreux troupeaux; et n'ayant pas assez de terrain pour les besoins de son exploitation, il s'adressa au département et se fit concéder le privilège de la coupe du foin sur des terrains provinciaux qui avaient fait retour à la couronne. Je crois que c'est là l'explication de cette concession. M. Fraser n'avait pas de concurrents et on ne peut pas prétendre que le département a fait preuve de partialité en sa faveur.

Quant au droit de passage accordé à la Churchill Basin Fish and Traction Co., je crois savoir que le chemin de fer est autorisé par la province, et nous avons suivi à son égard la même ligne de conduite qu'à l'endroit des autres voies ferrées. Dans une note qu'il m'a remise, un fonctionnaire du département dit qu'il ne voit pas de raison de traiter différemment les compagnies autorisées par la province, et de n'accorder des privilèges qu'à celles qui doivent leur existence au parlement fédéral. Ce chemin de fer, je crois, se raccorde à celui de la baie d'Hudson sur le chemin de Churchill; c'est pourquoi il tient ses pouvoirs de la province.

L'hon. M. OLIVER: S'agit-il d'une voie ferrée?

L'hon. M. ROCHE: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Si j'en ai parlé, c'est que je croyais qu'on nourrissait le dessein d'ouvrir une voie charretière ou un sentier, et que je voulais savoir si les pouvoirs conférés à la compagnie empêcheraient le public de s'en servir.

L'hon. M. ROCHE: C'est un passage de chemin de fer.

Quant à la vente de la section scolaire et de cinq acres d'une autre section, une municipalité peut demander la mise en vente de telle ou telle section pour des fins municipales, ou elle peut vouloir que la vente de cette section ait lieu avant les ventes générales, parce que celle-ci ne se tait que tous les deux ou trois ans.

Pour la mise en vente des terres réservées au soutien des écoles, nous avons pris pour ligne de conduite d'obtenir au préalable l'autorisation du gouvernement de la province et de lui faire connaître les terres qui seront mises en vente et les endroits où les ventes se feront. Nous avons agi de cette manière à l'égard de celles qui auront lieu l'été prochain.

En ce qui concerne la protection du droit d'obtenir une concession de terre que possèdent les volontaires du corps expéditionnaire, l'honorable député, je crois, a probablement mal interprété le décret du conseil. Il dit que nous accordons, pour ainsi dire, la même protection à celui qui a inscrit son homestead après l'enrôlement qu'à celui qui en était propriétaire antérieurement. Cependant, nous agissons différemment à l'égard de l'un et de l'autre. Celui qui possédait un homestead avant son en-

gagement n'est pas seulement protégé contre les procédures en annulation; il peut aussi compter comme passé sur son bien de famille le temps pendant lequel il a porté les armes au front. Le volontaire qui fait sa demande en concession de terre après son enrôlement n'en peut tenir compte, mais il est protégé contre l'annulation.

J'appellerai l'attention des fonctionnaires du département sur les idées que l'honorable député a émises concernant l'amélioration de certains décrets, et sur ses autres propositions, afin qu'on en tienne compte.

LA QUESTION BILINGUE.

L'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice) dépose sur le bureau une copie des décrets du conseil et des rapports du ministre de la Justice concernant la loi d'Ontario adoptée à la dernière session de la législature, rapports qui ont particulièrement trait à certaines pétitions demandant l'annulation du chapitre 45 des Statuts de la 45e année du règne de la reine Victoria, et la correspondance échangée avec le ministère de la Justice.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

INTERCOLONIAL—SECTION TRURO-MONCTON.

M. COPP demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de modifier la ligne actuelle de l'Intercolonial ou de construire une nouvelle voie, comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, à partir de quelque endroit ou se dirigeant vers quelque endroit, sur le parcours de l'Intercolonial entre la ville de Moncton et celle de Truro, afin d'éviter les fortes rampes qui existent maintenant entre ces deux points?

2. S'il en est ainsi, entre quels points du parcours?

3. Des ingénieurs ont-ils fait l'étude topographique du nouveau tracé? Dans l'affirmative, combien de tracés ont été étudiés?

4. Des rapports de ces études ou des propositions émises au sujet de quelques-uns de ces tracés ont-ils été transmis au Gouvernement? Dans l'affirmative, par qui?

5. Quel a été, jusqu'à ce jour, le coût total de ces travaux topographiques?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux):

1. Non.
2. Répondu sous le n° 1.
3. Des études ont été faites.
4. Non.
5. On a dépensé $37,012.52 pour les études d'une voie double et pour l'abaissement des rampes entre Moncton et Truro ou les environs.

LE LOGEMENT DE LA MILICE A PRINCE RUPERT.

M. PARDEE demande:

Le ministère de la Milice loue-t-il quelque immeuble de J. E. Merryfield à Prince-Rupert (C.-A.)? Dans l'affirmative. quel est cet immeuble et quel est le chiffre du loyer?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (au nom du ministre de la Milice): Non.

LE TERRAIN DE LA QUARANTAINE A LEVIS.

M. BOURASSA demande:

1. Combien ont coûté les travaux exécutés sur le terrain de la quarantaine, à Lévis, par J.-B. Cloutier, durant l'année 1915-1916, et comprenant: coût des matériaux, coût de la main-d'œuvre, dépenses personnelles dudit J.-B. Cloutier et son percentage, dépenses de toute autre source?

2. Quelle est la nature des travaux exécutés?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. $8,216.80.

2.—

Coût des matériaux		$ 2,778 56
Coût de la main-d'œuvre		2,984 67
15 p. 100 sur $4,244.52 comme suit:—		
Matériaux	$ 1,259 85	
Main-d'œuvre	2,984 67	
		636 68
Autres déboursés		373 49
Par contrat en date du 30 juin 1915.		1,195 60
Ouvrages supplémentaires		247 80
		$ 8,216 80

3. Construction de routes et travaux d'assainissement.

Note.—En tout ce qui précède, on n'a eu affaire qu'à la maison Clouthier et Trudel, du village de Saint-Romuald. Le ministère n'a pas donné sa pratique à J. B. Cloutier

SERVICE DES ILES DE LA MADELEINE.

*L'hon. M. LEMIEUX demande:

1. Quel steamer fait cette année le service entre Pictou, l'île du Prince-Edouard et les îles de la Madeleine?

2. A quelles conditions le steamer effectuant ce service est-il subventionné?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie):

1. Le steamer "Amelia".

2. Une subvention est accordée par convention faite pour un an; le chiffre en est de $18,000.

LE SERVICE DES PHARES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SINCLAIR demande:

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il nolisé un steamer au cours de la présente

saison pour faire le service des phares dans la Colombie-Anglaise?

2. Dans l'affirmative, quels sont le nom du steamer, ses dimensions, son tonnage brut et net, la date de sa construction, le nom et l'adresse postale du propriétaire actuel, et le prix payé par jour?

3. Une partie des dépenses courantes du navire est-elle portée au compte du ministère? Dans l'affirmative, quelle partie?

4. A-t-on fait un appel de soumissions? Dans l'affirmative, quels sont les noms et adresses des soumissionnaires et le montant stipulé dans chaque soumission?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Oui.

2. Le "Leebro". Longueur, 123 pieds 5 pouces; largeur, 28 pieds 8 pouces; profondeur, 11 pieds 1 pouce; jauge brute, 323 tonneaux; jauge nette inscrite, 198 tonneaux; construit en 1908; la Cresent Shipping Company, Limited, de Victoria (C.-A.), en est propriétaire; prix payé par jour, $125. Le ministère a nolisé ce navire à différents temps depuis 1908, lorsque les besoins du service l'exigeaient.

3 et 4. Non

LE SERVICE DU COURRIER DE WENTWORTH.

M. MACDONALD demande:

1. Qui a l'entreprise du courrier entre Wentworth-Station et Lower-Wentworth, comté de Cumberland?

2. A-t-on fait soumissionner l'entreprise de ce service en 1915? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission, et à qui l'entreprise a-t-elle été adjugée?

3. Que payait-on au prédécesseur de l'actuel courrier d'entreprise?

L'hon. M. CASGRAIN (ministre des Postes):

1. W. M. Brown.

2. Oui; W. M. Brown; $350; Arthur Mills, $400; Lannis F. Crawford, $400. L'entreprise a été adjugée à W. M. Brown au prix spécifié dans sa soumission.

3. $339 par année.

M. FRED. S. WILSON.

M. MACDONALD demande:

1. M. Wilson, de Belmont (N.-E.), a-t-il été nommé acheteur de foin dans le comté de Colchester?

2. S'il l'a été, quelle somme touche-t-il chaque mois à titre d'appointements?

3. Reçoit-il une commission?

L'hon. M. HAZEN (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

1. M. Fred S. Wilson, de Belmont (N.-E.), a été chargé d'organiser l'achat, pour le compte du War Office, du foin qui doit être pressé à Windsor (N.-E.).

[M. Sinclair.]

2. Il reçoit $5 par jour plus une allocation quotidienne de $1.50 pour frais de subsistance, et il a droit à $1.50 pour chaque jour où il se sert d'un cheval.

3. Non.

LE SERVICE DU COURRIER ENTRE EAST-GORE ET KENNETHCOOK.

M. MACDONALD demande:

1. Qui a l'entreprise du courrier entre East-Gore et Kennethcook-Corner, comté de Hants?

2. Combien lui est-il payé par année?

3. A-t-on fait soumissionner cette entreprise?

L'hon. M. CASGRAIN (ministre des Postes):

1. J. S. Blois.

2. $300.

3. Lors de l'établissement de la poste rurale dans cette région, le ministère avait songé à abolir ce service, mais, ayant subséquemment décidé de le maintenir, il fit un marché temporaire.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

Par M. Maclean (Halifax):—1. Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Shad-Bay, comté de Halifax, en 1915.

2. Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Upper-Prospect (N.-E.), en 1915.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt de ces documents.

3e LECTURE

Du projet de loi (bill n° 94), déposé par l'honorable sir Thomas White (ministre des Finances), tendant au payement de primes à l'industrie du zinc provenant des minerais de zinc tirés des gisements canadiens.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN (N.-B.) A QUEBEC.

Sur proposition de l'honorable J. D. Reid (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux) la Chambre se forme en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de rendre les dispositions suivantes:

1. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une subvention au chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-dessous mentionnées ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après, qu'il ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle

ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder, en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille, savoir:

(a) Un chemin de fer de Andover, dans le comté de Victoria, à Centreville, dans le comté de Carleton, ne dépassant pas 26 milles;

(b) Un chemin de fer de Centreville à Gagetown, dans le comté de Queen, ne dépassant pas 120 milles;

(c) Un chemin de fer à partir d'un point à ou près Gagetown jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Westfield, dans le comté de King, ne dépassant pas 45 milles.

2. Que le Gouverneur en conseil pourra autoriser le ministre des Chemins de fer et Canaux du Canada et lui donner le pouvoir de conclure une convention avec le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et la St. John and Quebec Railway Company, subordonnément à l'adoption, par la législature du Nouveau-Brunswick, de la législation nécessaire à cette fin, en vertu de laquelle convention la compagnie construira, d'après un mode-type propre à en assurer l'exploitation en toute sûreté, la ligne de chemin de fer à partir de Gagetown, ou d'un point à proximité de Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Westfield, le ou avant le premier jour de juillet 1917, et parachèvera la construction et l'équipement de ladite voie ferrée, à tous égards, en pleine conformité des devis et des exigences prescrites, le ou avant le premier jour d'août 1917,—et parachèvera la construction et l'équipement de la ligne entre Centreville et Andover, conformément auxdits devis et exigences le ou avant le trente-unième jour de déembre 1918; et ladite convention étant devenue effective entre les parties contractantes, le gouvernement du Canada louera par bail intérimaire, censé courir à commencer du premier jour d'avril 1915, et exploitera la ligne de chemin de fer entre Centreville et Gagetown jusqu'à parachèvement, dans les délais ci-dessus spécifiés, de toutes les lignes qui doivent être louées au gouvernement du Canada en vertu de la convention, moyennant les termes et conditions à être agréés; et lorsque la ligne entre Gagetown et Westfield sera complétée, le gouvernement du Canada louera et exploitera ladite ligne jusqu'à parachèvement du reste de la ligne jusqu'à Andover, le tout en conformité des termes et conditions à être définis et agréés en chaque cas, y compris la répartition au taux de quarante et de soixante pour cent des recettes brutes, tel que spécifié ci-après. Le gouvernement du Canada convient de plus que, du moment que les lignes de chemin de fer entre Centreville et Gagetown, et à partir de Gagetown, ou d'un point à proximité de Gagetown jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Westfield, et entre Centreville et Andover, auront été toutes construites et outillées de manière à obtenir l'approbation de l'ingénieur ou des ingénieurs nommés par le ministre, le gouvernement du Canada consentira un bail desdites lignes de chemin de fer et les exploitera d'après les termes et conditions arrêtés et qui formeront partie dudit bail, pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, avec entente que le gouvernement du Canada fournira le matériel roulant nécessaire, convenable et suffisant pour l'exploitation desdites lignes de chemin de fer, et les maintiendra et réparera à ses propres frais durant la période complète du bail; et lorsque lesdites lignes de chemin de fer auront été parachevées et équipées comme il est spécifié ci-dessus, et que le gouvernement du Canada aura effectué un bail de toutes ces différentes voies ferrées, le gouvernement du Canada paiera semi-annuellement à la province quarante pour cent des recettes brutes desdits chemins de fer tenus à bail, y compris quarante pour cent des recettes brutes provenant du trafic sur la ligne ferrée du chemin de fer Canadien du Pacifique et sur le pont et le chemin de fer de la St. John Bridge and Railway Extension Company depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean au cas où ces droits de circulation seront acquis par la compagnie; et après l'échéance et le paiement de toutes actions-débentures et obligations garanties par la province, et de toutes obligations et autres garanties de la province à l'égard de la construction desdits chemins de fer ou d'aucuns de ces chemins, tous loyers, comme susdit, seront payés semi-annuellement à la compagnie.

Le Gouvernement du Canada aura le droit et le pouvoir de retenir et d'affecter au paiement du loyer dû à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu de tout bail acquis par la St. John and Quebec Railway Company, et aussi au paiement du loyer dû à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à la St. John Bridge and Railway Extension Company aux termes de tout bail ou de tous baux de pouvoirs de circulation acquis par la St-John and Quebec Railway Company, à même tous deniers qui pourront de temps à autre être dus et payables sous le régime de ladite convention par le Gouvernement du Canada à la province ou à la compagnie, suivant le cas, et pourra, en conséquence, faire ces paiements de loyer, de temps à autre, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et à ladite "Bridge Company"; et cette retenue et le paiement de ces deniers pour loyer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou à ladite "Bridge Company", comme prévu ci-dessus, seront censés être des paiements, sous le régime de la convention, à la province ou à la compagnie, suivant le cas, aussi complets et définitifs que s'ils étaient autrement effectués sous le régime de la convention.

Au cas où la compagnie manquerait ou négligerait d'acquérir et d'obtenir des droits de circulation depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean, tel que prévu par la convention, le Gouvernement du Canada pourra acquérir ces droits de circulation par bail ou baux en son propre nom et en payer le loyer, ou pourra construire une ligne ferrée depuis Westfield jusqu'à et dans la cité de Saint-Jean, et dans ce cas ou ces cas, ni la province ni la compagnie n'auront de droit ou d'intérêt dans ledit bail ou lesdits baux ou dans cette ligne ferrée construite, ou n'auront aucun droit aux recettes découlant de ces droits de circulation en vertu dudit loyer ou de l'exploitation de ladite ligne construite, et toutes les recettes dans ce cas ou dans ces cas seront au seul bénéfice du Gouvernement du Canada. Il est entendu et convenu que toute dépense faite par le Gouvernement du Canada pendant la durée desdits baux ci-dessus mentionnés ou d'aucuns d'eux, telle que généralement portée au débit du compte du capital par les compagnies anglaises de che-

mins de fer, y compris les dépenses pour voies additionnelles, voies d'évitement, cours bâtiments, revision d'alignement et de rampes, et autres facilités requises pour la réglementation économique et efficace du trafic, sera remboursée au Gouvernement du Canada par la compagnie à même ledit pourcentage de quarante pour cent des recettes brutes payables à la compagnie aux termes de la convention, ou par des débentures garanties par hypothèque sur lesdits chemins de fer, portant quatre pour cent d'intérêt, au gré de la compagnie.

3. La loi des chemins de fer de l'Etat ainsi que les lois ci-devant passées et qui le seront à l'avenir à l'effet de la modifier devront s'étendre et s'appliquer à toute ligne ou toutes lignes de chemins de fer louées ou exploitées par Sa Majesté sous le régime des dispositions de ladite convention.

4. Toute dépense faite sous le régime des dispositions de la loi basée sur les présentes résolutions et de ladite convention devra être payée à même le fonds du revenu consolidé du Canada.

5. Toute partie de la ligne de chemin de fer de la compagnie qui pourra être construite sur des terres acquises, par achat ou bail, de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou de Sa Majesté, dans ou près la cité de Fredericton, pourra être incluse pour les objets de la subvention par les présentes autorisée comme étant une partie de la longueur totale de la ligne de la compagnie.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre aura-t-il l'obligeance d'expliquer ce projet de résolution?

L'hon. M. REID: Lorsqu'on aura adopté ce dernier, je déposerai un bill faisant disparaître des statuts de 1912 le chapitre 49, intitulé: loi relative au chemin de fer de Saint-Jean à Québec, et des statuts de 1915 le chapitre 52 intitulé: loi modifiant la loi relative au chemin de fer de Saint-Jean à Québec. Le statut de 1912 stipule que—un certain état de choses existant—le Gouvernement fédéral assumera une responsabilité jusqu'à concurrence de $1,000,000 pour des ponts qu'on devait construire au-dessus du fleuve Saint-Jean. Cette loi fut modifiée en 1914, dans le but de porter la valeur de responsabilité de $1,000,000 à $3,000,000. Nous voulons maintenant révoquer ces statuts, pour la raison que d'après la nouvelle entente les ponts deviendront inutiles, la voie suivant un parcours différent.

L'hon. M. PUGSLEY: Où la loi de 1914 mentionne-t-elle $3,000,000?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas cette loi sous les yeux, mais c'était le chiffre cité, dans ce temps-là.

L'hon. M .PUGSLEY: Le Gouvenement assume-t-il la responsabilité, alors même que la construction des ponts coûte plus cher?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: La loi de 1914 portait la responsabilité de $1,000,000 à $3,000,000, et nous proposons maintenant de révoquer les lois de 1912 et de 1914, pour la raison que, d'après la nouvelle convention, il ne sera plus nécessaire de construire ces ponts. Le bill que j'ai l'intention de présenter stipulera que l'emplacement de ce chemin de fer s'étendra de Centreville à Gagetown et de ce dernier endroit à un point appelé Westfield où il rencontre la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien. On obtiendra des droits de parcours sur ce dernier et, jusqu'à ce qu'on arrête quelque autre entente d'après laquelle la voie sera prolongée jusqu'à Saint-Jean, on utilisera le chemin de fer Pacifique-Canadien de Gagetown à Saint-Jean. En outre, on doit construire une ligne d'Andover à Centreville. Le tracé primitif devait s'étendre de Grand-Falls, sur le Transcontinental, à Gagetown et de là jusqu'à Rothesay, traversant la rivière sur l'Intercolonial. Depuis qu'on a entrepris le premier travail, le Gouvernement a pris à sa charge le Transcontinental et, vu que l'Intercolonial se relie maintenant au Transcontinental, à la jonction McGivney, il devient inutile, pour le moment, de construire cette partie qui s'étend d'Andover à Grand-Falls, vu que nous aurons une correspondance directe avec Saint-Jean, en faisant passer les trains sur le chemin de fer que le Gouvernement possède, aujourd'hui, entre Frédéricton et la jonction McGivney. Ce changement de route nous oblige de retirer les résolutions primitives, de façon à stipuler une subvention pour la voie qui s'étend de Gagetown à Westfield. Nous avons débattu avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick l'opportunité de raccorder la voie avec le Maine-Central, de façon à ce qu'il y ait raccordement avec les états de l'Est et Saint Jean et les Provinces maritimes.

Vu les conditions financières causées par la guerre et la nécessité d'effectuer des travaux d'étude, nous abandonnons cette partie de la ligne entre Andover et Grand-Falls; toutefois, le premier plan sera exécuté. Au lieu d'aller à Rothesay la ligne sera établie vers Saint-Jean via Westfield, et il y a de nombreux avantages à faire ce changement. J'ai discuté avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick la nécessité d'arriver à Saint-Jean le plus tôt possible. Des ingénieurs au fait des travaux m'ont dit qu'il faudrait probablement deux ou trois ans pour achever les ponts.

L'hon. M. PUGSLEY: La construction des ponts prendrait deux ou trois ans?

L'hon .M. REID: Oui. Cela prendrait deux ou trois ans pour poser les fondations et achever les ponts. Il n'y a pas seulement que la question de temps à considérer, mais jamais dans l'histoire de notre pays les matériaux qui entrent dans la construction des ponts n'ont atteint un prix aussi élevé. Le fer est très cher et il est presque impossible de s'en procurer; le ciment qui entre dans les fondations se vend aussi très cher, ainsi que les autres matériaux; la main-d'œuvre est rare. Pour toutes ces considérations, nous avons pensé qu'il valait mieux économiser le surplus d'argent que, dans les conditions présentes, il aurait fallu dépenser pour construire ces ponts.

Lorsque cette ligne sera terminée, en février prochain, et elle pourrait être prête pour l'exploitation avant ce temps-là, je crois qu'elle sera d'un grand avantage, non seulement pour la ville de Saint-Jean, mais aussi pour toute la région qu'elle traversera, et elle sera en outre d'une grande assistance à l'Intercolonial et au Transcontinental qu'elle aidera à transporter ses marchandises et ses voyageurs dans la ville de Saint-Jean. Convaincu que cette ligne nous donnera accès à la ville de Saint-Jean dans un avenir prochain, j'ai réussi à obtenir du ministre des Finances un crédit pour un élévateur à Saint-Jean, dont la construction sera commencée immédiatement, ce qui sera au bénéfice non seulement des chemins de fer; mais aussi de la ville de Saint-Jean.

Comme on le sait, l'élévateur de Saint-Jean a été détruit par un incendie, il y a deux ans. Pour le moment, nous nous proposons d'obtenir un droit de libre parcours sur les voies du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. PUGSLEY: La loi des chemins de fer offre-t-elle au Gouvernement le moyen d'obliger la compagnie du Pacifique-Canadien à accorder l'usage en commun de ces voies, ou la chose doit-elle se faire par arrangement réciproque?

L'hon. M. REID: Je ne sais pas si la loi des chemins de fer oblige la compagnie à accorder le libre parcours.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre se propose-t-il de se faire autoriser par ce bill à l'y obliger?

L'hon. M. REID: Non, je suis certain que la chose ne souffrira aucune difficulté.

L'hon. M. PUGSLEY: Sur quoi le ministre se fonde-t-il?

M. MACLEAN (York-Sud): Sur la réciprocité.

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement actuel est opposé à la réciprocité.

L'hon. M. REID: L'honorable député sait qu'il existe déjà des accords en vertu desquels les trains du Pacifique circulent sur les lignes de l'Etat, vice versa.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque M. Blair était ministre des Chemins de fer, le Gouvernement a refusé à la compagnie du Pacifique le libre parcours sur les voies de l'Intercolonial entre Halifax et Saint-Jean, et je crois que cette compagnie n'a jamais réussi depuis à les obtenir. Si c'est une affaire de réciprocité, il y aura peut-être moyen de s'entendre.

L'hon. M. REID: Je ne prévois aucune difficulté à obtenir ce droit. S'il s'en présentait, je puis assurer à mon honorable ami que nous entrerons à Saint-Jean à une date prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: Par une ligne indépendante?

L'hon. M. REID: L'avantage qu'il y a de passer par Westfield, c'est que nous sommes immédiatement sur le côté gauche. En outre, nous traversons directement sur la rive est où est la gare de l'Intercolonial. L'Intercolonial a éprouvé beaucoup de difficultés à transporter sur sa ligne du grain et autres marchandises consignées à Saint-Jean-Ouest. La compagnie du Pacifique-Canadien exigeait des frais de garage si élevés entre Saint-Jean-Ouest et le terminus de l'Intercolonial que nos tarifs de transport en étaient beaucoup diminués. Par cette proposition nous arriverons directement à Saint-Jean-Ouest sur la voie du terminus de l'Intercolonial.

L'hon. M. PUGSLEY: Puisqu'il est si facile d'obtenir le libre parcours sur les voies ferrées du Pacifique-Canadien, pourquoi l'Intercolonial ne l'obtient-il pas pour passer de l'est à l'ouest, au lieu d'avoir à payer ces prix pour sa manœuvre?

L'hon. M. REID: L'honorable député doit savoir que je parle du terminus. Dans ces 11 milles, nous passons à travers ses cours pour nous rendre à l'Intercolonial. Nous pouvons y laisser nos wagons de marchandises ou les amener au quai. Quant à cela, nulle difficulté ne se présente. Comme je l'ai déjà expliqué, il vaut beaucoup mieux, en somme, terminer la voie jusqu'à Saint-Jean le plus tôt possible. Cet arrangement est bien préférable à l'autre pour tous les intéressés, et j'espère, par conséquent, que la résolution sera votée.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette beaucoup de ne pas pouvoir m'accorder avec le ministre par intérim des Chemins de fer à l'égard de cette résolution. Je ne saurais non plus le féliciter, ni le Gouvernement, de la décision que l'on a prise. C'a été une triste fin de ce qui paraissait être un magnifique projet, destiné à faire de la ville de Saint-Jean le terminus principal, sur l'Atlantique, du Grand-Tronc-Pacifique et de la nouvelle ligne transcontinentale que la compagnie devait mettre en service.

Je regrette d'avoir aussi à me plaindre de la conduite du Gouvernement qui, dès le début de l'entreprise et toujours depuis, a semblé vouloir faire échouer, de concert avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, l'objet que l'on avait en vue dans le principe. On dira peut-être que je m'avance un peu trop, mais je crois que cette mesure législative me donne suffisamment raison. Malgré tout le regret que j'éprouve de parler ainsi, je crois qu'il est de mon devoir de le faire.

Quels sont les faits? Du temps que nous étions au pouvoir, l'idée nous était venue qu'il serait très utile au Transcontinental, comme au Canada, d'établir un raccordement direct entre cette ligne et le port de Saint-Jean. La ville de Saint-Jean avait alors pris une telle importance comme port national par suite des facilités que les habitants de cette ville y avaient déjà établies à de très grands frais et avec des résultats si remarquables, que l'intérêt du pays nous a paru rendre nécessaire un raccordement direct entre le port de Saint-Jean et le Transcontinental, et il nous a semblé que Grand-Falls était le lieu tout choisi pour cela. Nous avons pensé, en outre, que ce serait un avantage considérable pour la vallée du fleuve Saint-Jean, qui est une région très fertile, une des meilleures régions agricoles de tout le Canada, une région établie depuis plus d'un siècle, mais où les chemins de fer font presque partout défaut. Nous avons cru que, si le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean pouvait se construire depuis Saint-Jean jusqu'à Grand-Falls et être mis en service comme faisant partie du réseau transcontinental, ce serait pour le pays une affaire de la dernière conséquence, tout en assurant à une région très importante des facilités dont elle a grandement besoin. A cette époque—en 1910, je crois,—par suite d'un vif désir des habitants d'une grande partie du Nouveau-Brunswick de voir se construire le chemin de fer du Saint-Jean, une députation est venue à Ottawa pour une entrevue avec le gouvernement libéral de ce temps-là. Après avoir entendu ce que l'on avait à nous dire, nous en sommes arrivés à la conclusion que le projet avait une telle importance que le Gouvernement fédéral devait tout particulièrement se montrer favorable à la construction de cette ligne.

La proposition que l'on nous fit et à laquelle le Gouvernement accéda de grand cœur, c'était d'établir la ligne depuis Saint-Jean, ou depuis un point de l'Intercolonial, jusqu'à Grand-Falls et de faire un bail assurant la mise en service de la ligne ainsi bâtie pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, l'administration fédérale s'obligeant à maintenir la voie en bon état de réparation, de fournir le matériel roulant et de payer à la province du Nouveau-Brunswick, ou à la compagnie de chemin de fer qui construirait la ligne, 40 p. 100 de la recette brute. Ces 40 p. 100 devraient permettre à la province de se rembourser des intérêts qu'elle aurait à payer sur les obligations qu'elle se proposait de garantir dans la mesure, si je me souviens bien, de $35,000 par mille. A la demande de l'administration précédente, le Parlement a voté, en 1910, une loi accordant une subvention à une ligne de Saint-Jean à Grand-Falls. Cette subvention devait être de $3,200 par mille, avec augmentation à $6,400 par mille pour le cas où les frais de construction atteindraient le chiffre de $21,000 par mille ou un peu plus. Outre cela, le Gouvernement s'engageait à passer un bail de chaque section prête à fonctionner, et à mesure qu'elle le serait.

Telle était la situation, à l'avènement du Gouvernement. Voyons quelle fut la première atteinte portée au traité, le premier manque de foi dont s'est rendu coupable le Gouvernement dans ses relations avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick, dirigé qu'il était alors par l'honorable M. Flemming? Disons ici que la rumeur circulait alors au Nouveau-Brunswick, que le premier ministre Flemming avait donné certaine assurance, à laquelle avaient donné publicité des fonctionnaires du Pacifique-Canadien; c'est que, bien que le statut décrétât que la ligne devait atteindre Grand-Falls, jamais on n'avait eu l'intention d'établir une ligne parallèle au Pacifique-Canadien, mais qu'elle s'arrêterait réellement à Andover. On comptait aussi qu'à l'extrémité sud, la ligne atteindrait Westfield. Ainsi, au lieu d'une ligne desservant Grand-Falls, destinée à être exploitée à titre de tronçon du Transcontinental, ce serait tout simplement une ligne commen-

çant à un point sur le Pacifique-Canadien à Andover et s'étendant jusqu'à un point sur le Pacifique-Canadien à Westfield, à environ quatorze milles de la ville de Saint-Jean. En 1912, la subvention accordée à la ligne, de Saint-Jean à Grand-Falls, fut renouvelée dans les termes que voici:

Pour une ligne de chemin de fer, de Saint-Jean à Grand-Falls, N.-B., non compris un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près Perry-Point, et deux ponts de chemins de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Mistake, et un autre, à ou près Andover; à défaut de la subvention accordée par le chapitre 51 de 1910, article 1er, item 12; ne dépassant pas 228 milles.

Voilà le texte même de la loi de 1910, adoptée lorsque le défunt gouvernement était au pouvoir. Pendant qu'on renouvelait cette subvention pour empêcher qu'elle ne fût périmée, voilà que, l'année suivante, M. Flemming, alors premier ministre du Nouveau-Brunswick, fait voir son jeu dans le domaine législatif et met à exécution la prétendue assurance donnée à la compagnie du Pacifique-Canadien, que la ligne n'atteindrait pas Grand-Falls, mais s'arrêterait à Andover. La loi de l'année précédente comportant subvention fut abrogée et on y substitua la suivante, comme le ministre peut s'en convaincre en consultant le chapitre 46 des status de 1913:

A la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et de Québec, pour une ligne de chemin de fer d'Andover à Saint-Jean, N.-B., non compris un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Jean, à ou près Mistake, et un pont de chemin de fer sur la rivière Kenebecasis, à ou près Perry-Point; à défaut de la subvention accordée par le chap. 48 de 1912, article 2, item 2; ne dépassant pas 200 milles.

Voilà la première preuve que ce Gouvernement et le gouvernement du Nouveau-Brunswick, alors dirigé par M. Flemming, avaient décidé d'abandonner cette ligne de chemin de fer devant s'étendre d'Andover à Grand-Falls. C'est le premier manque de foi qu'il nous est donné de constater. En 1912, cela va sans dire, le Gouvernement vit se dresser devant lui le problème de la construction des ponts et l'impuissance de la compagnie de chemin de fer à les construire sans le concours financier du gouvernement fédéral. Il fut décrété qu'une compagnie de ponts se formerait et que le gouvernement fédéral garantirait les obligations de la compagnie pour une certaine période, et paierait en outre l'intérêt sur les obligations du pont pour une période de quinze ans. Comme nouvelle preuve qu'on n'a jamais sincèrement eu l'intention, à mon avis, et comme le prouvent les documents, de construire ces ponts ou la ligne de Saint-Jean à Grand-Falls, à la preuve que j'ai déjà fournie au comité vient s'ajouter le fait que, dans tout le cours de ces années et jusqu'aujourd'hui, on n'a frappé coup ni sur le chemin de fer au nord d'Andover ni sur le chemin de fer au sud de Gagetown. On a bien fait quelques levers hydrographiques du fleuve Saint-Jean et de la rivière Kennebecasis; on a bien fait quelque jalonnement de terrain; mais on n'a jamais frappé coup au sud de Gagetown, bien qu'il y ait déjà six ans que l'ancien Gouvernement ait pris l'engagement en question et qu'on a amplement en le temps de construire toute la voie ferrée aussi bien que les points.

On n'a pas consacré un seul dollar à la construction soit au nord d'Andover, soit au nord de Centreville, comté de Carleton, et on n'a absolument rien fait au sud de Gagetown. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial, je suppose, ont traîné les choses en langueur, afin de forcer la population du Nouveau-Brunswick de se soumettre, de guerre lasse, à ce que, sans doute, ces deux gouvernements ont toujours eu l'intention de faire, c'est-à-dire, prendre comme têtes de ligne Andover au nord et Westfield au sud. Voilà ce que, après ces longues années d'attente, ils demandent aux citoyens du Nouveau-Brunswick d'accepter, comme le projet définitif et le système bien arrêté qu'ils ont résolu d'adopter. Le Gouvernement aurait dû annoncer la chose, à son avènement au pouvoir, il y a quelques années, au lieu de faire croire aux électeurs, à la consultation populaire de 1912, qu'il avait l'intention de construire cette ligne comme tronçon du Transcontinental, du port de Saint-Jean jusqu'à un point de raccordement avec ce réseau à Grand-Falls. Le Gouvernement, il est vrai, a présenté et fait adopter par cette Chambre, en 1914, un projet de loi tendant à accorder une nouvelle aide à la construction de ces ponts.

Le ministre dit que cette aide s'est élevée à $3,000,000. La loi ne mentionne aucun montant, mais le Gouvernement a déclaré que c'était sa politique de construire les ponts et de payer l'intérêt sur le coût de la construction pendant une période d'environ quinze ans. Le ministre a dit que ces ponts auraient coûté $300,000. Ils n'auraient donc pas coûté plus que maintenant; je doute qu'ils coûtent beaucoup plus cher maintenant qu'ils n'auraient coûté alors. Bien que des dispositions aient été prises en 1913 et

1914 pour la construction de ces ponts, aucune tentative n'a été faite à cette intention aucune allocation n'a été demandée dans ce but au Parlement, la question est restée en suspens. Aucun travail n'a été commencé pour l'un quelconque de ces ponts ou sur une partie de la ligne au sud de Gagetown.

Quelle fut la raison qui poussa le Gouvernement en 1910 à se lancer dans cette grande entreprise. Nous avons compris que le pays faisait la dépense de construire un grand chemin de fer transcontinental qui devait ouvrir une région merveilleuse, plus riche en ressources que la partie occidentale du Canada traversée par le Pacifique-Canadien. Quelque merveilleuse que soit cette région, nous nous sommes rendus compte que le pays nouveau que le Transcontinental allait ouvrir, serait bientôt peuplé par des millions, que dis-je, par des millions de gens et que sur ce chemin de fer on transporterait des quantités inouies de nos produits pour les expédier sur les marchés du vieux monde, sous forme de grains et de bestiaux qui peuvent être si facilement produits dans nos prairies de l'Ouest.

Nous avons étudié la question complètement avec M. Hays, feu le président du Grand-Tronc-Pacifique. Je me souviens bien qu'il y avait alors des personnes qui pensaient pouvoir convaincre M. Hays qu'il serait préférable d'amener la voie jusqu'à l'ouest du Saint-Jean et d'utiliser le terminus du Pacifique-Canadien sur le côté ouest du port. A toutes ces paroles, M. Hays répondait: "Vous me parlez d'utiliser des terminus conjointement avec une autre ligne transcontinentale. Voyez Fort-William, où nous établissons des terminus conjointement avec notre réserve transcontinentale où nous avons vingt-sept milles de façade sur l'eau, où nous avons des élévateurs d'une capacité de plus de 30,000,000 de boisseaux. Si Saint-Jean doit être le terminus pour nos marchandises pour nos opérations d'hiver, nous aurons besoin de terminus presque sinon aussi importants que ceux dont nous faisons la construction à Fort-William".

Il examina la baie de Courtenay et décida que cet endroit offrait un emplacement idéal pour développer un port comme celui dont aurait besoin la nouvelle ligne transcontinentale. Grâce au bill qui a été adopté par le Parlement en 1910, nous avons prévu que la ligne irait à Saint-Jean par la rive est du Saint-Jean—qu'elle aboutirait à l'Intercolonial à Rhotesay, entrerait dans la ville de Saint-Jean et aurait une communication directe et facile avec le terminus de la baie de Courtenay. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique avait préparé un plan de ses terminus sur une très vaste échelle. Elle a pensé qu'elle aurait besoin pendant de nombreuses années de quinze ou vingt bassins et des dispositions suffisantes furent indiquées sur les plans pour faire face à ces exigences. Les plans indiquaient un très grand élévateur à grain, un vaste édifice pour l'immigration, en somme tout ce qui est nécessaire pour les besoins et les facilités des terminus du réseau d'une compagnie de chemin de fer transcontinental. Je me souviens que les plans indiquaient des voies qui s'étendaient le long de l'Intercolonial pendant trois ou quatre milles. La compagnie avait en vue la construction d'ateliers et d'une vaste rotonde; tout était prévu sur un plan très vaste. Ce plan est complètement détruit par les arrangements auquels on en arrive aujourd'hui et quelle explication donne-t-on?

Le ministre dit que le Gouvernement a pris à son compte le Transcontinental et que c'est la raison du changement. Mais, monsieur l'Orateur, nous avons la déclaration de mon très honorable ami, le premier ministre affirmant que le Transcontinental n'a pas été pris par le Gouvernement. Comme les membres de la Chambre le savent, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prétend qu'elle n'est pas obligée de faire un bail de location parce que le contrat prévoit que la location commencera quand la ligne aura été terminée et la ligne n'est pas finie, comme le Gouvernement est obligé de l'admettre. Tout ce que le premier ministre a dit, c'est que tant que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique n'exploitera pas la ligne, le Gouvernement se trouvera temporairement dans l'exploitation du réseau du Transcontienental entre Winnipeg et Moncton. C'est la déclaration faite par le premier ministre en réponse à une question que je lui ai posée à la demande du public de Saint-Jean qui a récemment considéré la question de la construction du chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et s'il devait être établi sur la rive est ou ouest du fleuve.

Au strict point de vue de la loi, l'Etat ne peut exiger de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique qu'elle accepte d'affermer la ligne du Transcontinental avant sa terminaison. Dès que le chemin de fer sera terminé, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sera en mesure de demander au Gouvernement d'affermer le Transcontinental pour une période de cinquante ans à partir de la date de son achèvement. N'est-ce pas absurde de la part du ministre d'invoquer la raison que l'on sait, afin de dé-

truire l'engagement que l'Etat a pris avec la population du Nouveau-Brunswick?

J'accuse le Gouvernement d'avoir violé la parole qu'il avait donnée. Grâce aux lois qu'il a fait adopter, grâce à la convention qu'il a passée, grâce aux promesses qu'il a faites au public de respecter les arrangements que ses prédécesseurs avaient conclus, il a entraîné la population du Nouveau-Brunswick à assumer sur ses épaules un lourd fardeau, quelque chose comme $35,000 par mille pour cette portion du réseau qui a été construite. On aurait pu construire à bien meilleur marché cette section de la ligne, si l'on avait su qu'elle serait utilisée simplement comme un embranchement destiné à relier deux points divisionnaires sur la ligne du Pacifique-Canadien.

La population du Nouveau-Brunswick a assumé ce lourd fardeau financier qui s'élève à environ $6,000,000; c'est là une obligation énorme pour une petite province dont la population n'est que de 350,000 âmes.

Mon honorable ami prétend qu'il faudrait de deux à trois ans pour construire ces ponts. Alors, je lui poserai la question: Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas entrepris la construction de ces ponts immédiatement après l'adoption de la loi de 1912 et de concert avec le gouvernement provincial, alors que des crédits avaient été affectés à cette entreprise? Pour quelle raison le Gouvernement n'a-t-il pas fait commencer ces travaux lorsque la loi fut modifiée en 1914? Pour quelle raison, après avoir fait inscrire cette loi dans nos statuts, le Gouvernement n'a-t-il pas pris des mesures pour exécuter la promesse qu'il avait faite à la population du Nouveau-Brunswick de construire cette ligne suivant les plans et devis qui avaient été approuvés à l'origine et aussi qu'il entreprendrait la construction de ces ponts? Si le Gouvernement avait fait commencer les travaux à cette époque-là, ces ponts seraient construits à l'heure actuelle.

Deux ans ont passé depuis que la loi de 1914 est inscrite dans nos statuts; il s'est écoulé quatre ans depuis l'adoption de la loi de 1912 qui autorisait la construction de ces ponts. Et pourtant, nous venons d'entendre le ministre déclarer à cette Chambre et à la population du Nouveau-Brunswick qu'il faudra attendre encore trois années avant que ces ponts soient construits; que cette entreprise retarderait l'établissement du chemin de fer de la vallée dans la ville de Saint-Jean; que le Gouvernement a décidé qu'il vaut mieux construire la ligne jusqu'à Westfield, puis d'obtenir le libre parcours sur les voies du Pacifique-Canadien.

Le ministre fait miroiter à nos yeux l'espoir qu'il y aura raccordement entre McGivney-Junction et de chemin de fer de la Vallée à Frédéricton. Mais cet embranchement aura environ trente-quatre milles de longueur. Est-il en mesure de me dire de quelle nature sont les rampes sur cette voie ferrée, c'est-à-dire entre McGivney-Junction et Fredericton, quelle est le poids des rails et quelle est la qualité de la plateforme de la voie?

L'hon. M. REID: La plateforme de la voie est de première classe; à tout événement, nous verrons à ce qu'elle soit de première classe. Il en est de même des rails qui ne le cèdent en rien à ceux du Trancontinental.

C'est notre intention de faire de l'embranchement qui reliera McGivney-Junction à Saint-Jean pour le moins l'égal de n'importe quelle section du réseau du Transcontinental, c'est-à-dire une ligne de premier ordre. Voilà notre intention. Nous ne voulons pas en faire une voie secondaire.

En ce qui regarde le transport des marchandises, nous avons l'intention d'en faire une ligne de premier ordre jusqu'à Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis heureux d'entendre cette déclaration tomber des lèvres du ministre. Il lui faut faire bien des promesses et faire exécuter de nombreux travaux afin de récompenser un peu la population du Nouveau-Brunswick, et tout particulièrement la population de la ville et de la vallé de Saint-Jean, de l'injure qu'on lui a fait subir en violant les promesses qui lui avaient été faites par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial.

Je suis heureux d'entendre le ministre faire des promesses énergiques relativement à ses intentions. Toutefois, il ne m'a pas encore dit de quelle nature sont les rampes de cette ligne entre McGivney-Junction et Fredericton? On m'informe qu'elles sont très élévées; on me dit aussi que la plateforme de la voie n'est pas de première qualité. Le Canada-Eastern est un embranchement de ce chemin de fer. On en fait l'acquisition au prix d'environ $8,000 par mille, et il est en bien mauvais état pour être utilisé comme partie du réseau du Transcontinental.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami ne peut certainement pas s'attendre à ce que je sois au courant du niveau des profils sur tout le parcours de cette ligne; cependant,

si j'ai bonne mémoire, on m'a informé que l'élévation des rampes est probablement un peu plus prononcée sur cette ligne, mais qu'elles sont dans la bonne direction; ce qui revient à dire que, relativement au trafic des marchandises à destination de Saint-Jean pour l'exportation, les rampes sont dans la bonne direction. Pour revenir de Saint-Jean, le trajet sera rendu quelque peu plus difficile.

Quant à la plate-forme et probablement aux rails aussi, sur cette ligne, nous savons tous qu'ils n'étaient pas dans le meilleur état à l'époque où nous en avons fait l'acquisition, mais nous avons déjà acheté d'autres embranchements, dont les remblais n'étaient pas aussi bien construits que ceux de l'Intercolonial ou du Transcontinental.

Nous travaillons maintenant à opérer ce raccordement entre McGivney-Junction et Saint-Jean; et nous allons faire là un chemin de premier ordre sous tous rapports, pour faire arriver nos marchandises à Saint-Jean par une voie dont l'infrastructure et les rails seront aussi bons que ceux du Transcontinental. L'honorable député critique le Gouvernement pour ce qu'il a fait en faveur de Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour ce qu'il n'a pas fait.

L'hon. M. REID: Depuis que le Gouvernement actuel est au timon des affaires, il a, grâce à l'influence du ministre de la Marine et des Pêcheries, fait plus pour Saint-Jean que l'honorable député durant tout le temps qu'il a été ministre. Le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est occupé des intérêts de la ville de Saint-Jean et le Gouvernement a fait tout ce qu'il était possible de faire pour l'amélioration des installations et l'agrandissement de ce port, il a travaillé dans ce sens sans interruption depuis qu'il est au pouvoir, et il entend continuer; il en fournit d'ailleurs la preuve par le fait qu'il a commencé à construire un élévateur et qu'il travaille à opérer un raccordement avec la ville de Saint-Jean. L'honorable député est un de ceux qui s'opposent à la construction de lignes parallèles, mais il se déclare aujourd'hui favorable à la construction d'une autre ligne longeant le Pacifique-Canadien entre Andover et Grand-Falls.

Personne ne saurait dire pourquoi nous devrions établir une voie parallèle à celle-là ou avoir une autre ligne allant jusqu'à Grand-Falls, quand nous pouvons tout aussi bien répondre aux besoins par le chemin de fer qui part de McGivney-Junction et épargner ainsi des sommes considérables à la population du Nouveau-Brunswick que mon honorable ami prétend représenter. L'honorable député cherche à faire croire à la population de cette province que la ligne, entre McGivney-Junction et Saint-Jean. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Elle ne va pas jusqu'à Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Elle y va comme toute autre ligne sur laquelle nous avons un droit de libre parcours. Si nous avons ce droit par rapport à la partie du Pacifique-Canadien qui va jusqu'à Saint-Jean, le raccordement se trouve opéré et nous pouvons faire circuler des convois du Transcontinental. Mais s'il survient une difficulté nous construirons aussitôt que possible une ligne entre Westfield et Saint-Jean. Le raccordement que nous opérons avec la ville de Saint-Jean sera des plus avantageux au Transcontinental et à tout le réseau des chemins de fer de l'Etat, et aura pour objet le parachèvement des installations du terminus, de nos élévateurs et des diverses améliorations projetées.

L'honorable député se montre injuste en cherchant à tromper la population du Nouveau-Brunswick à cet égard, après avoir été témoin, dans cette enceinte même, des efforts tentés par le Gouvernement pour la réalisation des fins que je viens de mentionner.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis vraiment surpris de voir l'honorable ministre en proie à une excitation extraordinaire.

L'hon. M. REID: Je ne m'excite pas.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre ne m'a pas dit quelles sont les pentes de ce chemin de fer entre McGivney-Junction et Fredericton; il ne connaît pas beaucoup cette région, car il parle de ce raccordement comme devant relier McGivney-Junction à Saint-Jean, tandis qu'il reliera McGivney-Junction à Fredericton.

L'hon. M. REID: Et Fredericton à Saint-Jean.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est là un embranchement que le Gouvernement actuel a acheté à raison de $8,000 le mille, et ce n'est pas une ligne de premier ordre, ce n'est qu'un embranchement reliant maintenant Newcastle à Fredericton grâce à la construction d'un autre tronçon. Le Gouvernement a pris 14 ou 15 milles du Canada-Eastern qui avait desservi la popu'a-

tion de cette région, parce qu'il ne pensait pas, évidemment, qu'il valût la peine de l'exploiter. Je voudrais avoir l'occasion de parler de cette grande injustice, mais je tiens, pour le moment, à savoir quelle est la pente de cette partie du Canada-Eastern entre McGivney-Junction et Fredericton. Je soutiens que ce chemin est aujourd'hui un chemin non pas de second ordre, mais de troisième ordre; je soutiens que le coût total de ce chemin que le Gouvernement a acheté à raison de $8,000 le mille seulement, prouve qu'il ne pouvait être en bon état; les rails sont légers et la ligne ne saurait être exploitée comme partie du Transcontinental. L'honorable ministre nous dit qu'il n'est pas censé retenir dans sa mémoire la désignation exacte des pentes; mais quand il vient nous demander de défaire ce que le Parlement a fait il y a six ans, quand il vient nous demander de justifier la violation des promesses faites à la population du Nouveau-Brunswick, il devrait savoir si ce tronçon de chemin de fer, peut être exploité avec avantage comme moyen de raccordement entre la ligne de la Vallée du Saint-Jean et le Transcontinental.

Mon honorable ami n'est-il pas de cet avis? Ne croit-il pas que la discussion devrait être ajournée jusqu'à ce qu'il soit en état de renseigner la Chambre sur cette question des pentes? En ce moment, je ne parle pas pour moi-même, mais au nom des habitants d'une partie importante du pays. Le Gouvernement propose de se départir de la politique adoptée et suivie depuis nombre d'années et avant que le comité donne son assentiment à cette innovation, le ministre devrait nous dire dans quel état se trouve cette voie qu'il entend exploiter comme partie du Transcontinental national.

L'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer prétend que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen), depuis son arrivée au ministère, a fait plus pour le port de Saint-Jean que je n'ai jamais fait. Je ne veux rien enlever au mérite de mon honorable ami et je me bornerai à dire que le port de Saint-Jean mérite qu'on fasse pour lui tout ce que le ministre de la Marine pourra faire, car les contribuables de Saint-Jean ont contribué, de leurs deniers, des sommes considérables pour inaugurer une politique qui a eu pour résultat de diriger le trafic canadien vers les ports canadiens. Saint-Jean est la seule ville canadienne qui ait fait des sacrifices pour assurer le succès de cette grande idée nationale.

Le ministre de la Marine et des Pêcheries mérite certainement d'être félicité pour ce qu'il a fait en faveur du port de Saint-Jean, mais je n'entends pas me laisser entraîner dans une discussion de cette question en ce moment. Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux ne réussira pas à détourner mon attention du sujet qui nous occupe en ce moment, en engageant un débat sur les améliorations du port de Saint-Jean. Tout ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries a pu faire pour ce port ne justifie pas la mauvaise foi du Gouvernement à l'égard de la population de cette partie du pays.

L'honorable ministre se dit certain de pouvoir rallier la ligne à Saint-Jean dans des conditions plus avantageuses que celles que j'ai proposées et que le raccordement se fera beaucoup plus rapidement. Si le Gouvernement avait fait son devoir et avait commencé les travaux immédiatement après l'adoption de la loi de 1912, ces ponts seraient déjà construits—le travail aurait pris deux ans—et toute la ligne serait exploitée jusqu'à la ville de Saint-Jean et à la baie de Courtenay.

Le ministre dit que s'il ne peut pas conclure d'arrangements satisfaisants pour obtenir un droit de parcours sur la voie du Pacifique-Canadien, il prolongera — ou pourra prolonger — sa ligne jusqu'à Saint-Jean. Le fera-t-il? Je désire savoir du ministre s'il construira le chemin jusqu'à Saint-Jean?

L'hon. M. REID: J'ai dit que nous nous efforcerons d'obtenir, et je n'ai aucun doute que nous obtiendrons, un droit de parcours entre Westfield et Saint-Jean. Si nous ne réussissons pas, nous construirons une ligne depuis Westfield jusqu'à Saint-Jean, pour opérer un raccordement avec le réseau de l'Intercolonial. La ligne ira de la jonction McGivney jusqu'au terminus de l'Intercolonial, en passant par Fredericton.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me fait plaisir de constater que le ministre dit qu il "construira".

L'hon. M. REID: Je me procurerai tous les renseignements concernant les pentes et les autres questions mentionnées par mon honorable ami et je les communiquerai à la Chambre avant de demander l'adoption du bill. Pour le moment, mon intention est uniquement de faire adopter la resolution sur laquelle le bill sera basé. Plus tard, toute la queston sera etudiée en comité et je serai en état de donner tous les renseignements.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis satisfait de cette promesse. Je tiens surtout à être

renseigné au sujet des pentes, sur cette partie de la ligne entre la jonction de McGivney et Fredericton, car on me dit que ces pentes sont très raides. Il est vrai, comme le dit le ministre, que l'inclinaison est dans la bonne direction.

L'hon. M. REID: C'est ce que je comprends.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suppose que l'ascension pourra se faire au moyen d'une locomotive de renfort. Ce sera une agréable diversion, pour ceux qui auront voyagé pendant de longues journées sur la voie parfaitement plane du Transcontinental de constater, en arrivant à la jonction McGivney, que le trajet se continue sans l'emploi d'aucune force motrice. Ils pourront causer de ce fait intéressant pendant leur séjour dans les Provinces maritimes.

Le ministre a-t-il calculé ce que coûterait l'entrée du chemin de fer dans East-St. John si l'Etat était obligé de construire, au lieu d'obtenir des droits de libre parcours du Pacifique-Canadien et de la Saint John Bridge and Railway Extension Company?

Qu'on se rappelle que cela entraînerait la construction d'un nouveau pont sur le Saint-Jean, d'une nouvelle voie parallèle à celle de la Saint John Bridge and Extension Company, l'acquisition de terrains dans toute la ville et la mise en contact avec la baie de Courtenay. Le ministre a-t-il une idée de ce que cela coûterait?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas aujourd'hui les renseignements que l'honorable député demande, mais je tâcherai de les avoir lors du dépôt du projet de loi. Voici quel était mon seul dessein lorsque j'ai mis cette affaire à l'étude. Nous avons un chemin de fer de Centreville à Gagetown, et je désirais vivement le prolonger au plus tôt jusqu'à Saint-Jean. Au dire de l'honorable député, nous aurions dû entreprendre la construction des ponts. Je ne parlais pas des ponts auxquels on pensait en premier lieu. Ce n'est pas nous qui devions les construire, mais la compagnie du pont.

L'hon. M. PUGSLEY: Cependant, le présent Gouvernement a garanti le remboursement des obligations.

L'hon. M. REID: Oui. L'honorable député demande pourquoi, ayant garanti le remboursement des obligations en 1912, nous ne nous sommes pas mis aussitôt à l'œuvre pour construire les ponts. Nous n'étions tenus qu'à la garantie, et la compagnie du pont aurait pu adjuger l'entreprise et la faire exécuter sur-le-champ, mais elle s'en est abstenue. Si j'interprète bien la loi, nous n'étions pas à blâmer de n'avoir pas commencé à construire les ponts, comme nous en avions eu tout d'abord l'intention.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami interprète bien la loi de 1912; mais voici ce qui est étrange: j'accuse et le gouvernement provincial et le Gouvernement fédéral d'avoir été de connivence—c'est beaucoup dire, mais lorsqu'on a sous les yeux la preuve que . . .

L'hon. M. REID: On ne vous ferait pas ce reproche.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'en sais rien, mais je le regretterais. Le ministre est si charmant et si enjoué qu'on a peine à croire qu'il tremperait dans un attentat comme celui qui a été commis contre la province du Nouveau-Brunswick relativement à ce chemin de fer. Il est indéniable qu'après des années de charlatannerie, des années de fourberie—non pas individuelle, car le règlement ne me permettrait pas de le dire, mais collective—on cherche de nouveau à nous mettre dans la situation où le Pacifique-Canadien disait avoir mis M. Flemming en 1912. Cette ligne ne serait qu'un embranchement du Pacifique-Canadien commençant à sa station d'Andover et aboutissant à la station de Westfield.

Il y a un autre empêchement. Si le chemin de fer arrive du côté ouest, comment le ministre utilisera-t-il les installations de la baie de Courtenay? Tous les ingénieurs du Grand-Tronc-Pacifique disent que cela présenterait beaucoup d'inconvénients. Mon honorable ami doit comprendre que, si le chemin de fer traversait la rivière Kennebecasis, se rendait à Rothesay et arrivait par l'Intercolonial, l'accès terminus de la baie de Courtenay serait le plus naturel et le plus aisé. Pour arriver du côté ouest et pour traverser toute la ville, il faudra se rendre plus loin, puis revenir en arrière afin d'amener les trains et les wagons aux docks de la baie de Courtenay. En arrivant du côté ouest, il faudra une énorme dépense pour y avoir accès. Voilà ce que disent les ingénieurs. L'autre jour encore, M. Bouillon, ingénieur du Grand-Tronc-Pacifique, exprimait cet avis, et je sais que M. Hays s'est prononcé dans le même sens de la manière la plus formelle. Le ministre a-t-il pensé à cela?

L'hon. M. REID: J'ai mis cette question à l'étude et je l'ai discutée.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami pourra nous renseigner sur ce sujet demain. Lorsqu'il me demande si ce serait une folie de construire une ligne d'Andover à Grand-Falls et de longer la voie du Pacifique-Canadien, je lui réponds que cette voie existait en 1910 et en 1912 tout comme aujourd'hui. En 1912, lorsque vous avez fait adopter la loi des subventions qui avait la même teneur que sous l'ancien Gouvernement, vous saviez que le chemin de fer se rendant à Grand-Falls longerait la voie du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: Nous exploitons le Transcontinental et nous faisons un raccordement à la bifurcation de McGivney.

L'hon. M. PUGSLEY: Je parle de longer la voie entre Andover et Grand-Falls.

L'hon. M. REID: Il n'est plus nécessaire d'établir une voie parallèle parce que nous avons un raccordement à la bifurcation de McGivney.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre sait-il ce que coûtera le pont jeté sur l'embouchure de la rivière Nerepis?

L'hon. M. REID: J'aurai ce renseignement demain.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est fort important en ce que le gouvernement provincial a garanti le remboursement des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille et devra, en outre, faire construire ce pont. De plus, le libre parcours laisse encore planer certains doutes. Il existe bien des dispositions à cet égard, mais le projet de loi me paraît insuffisant en ce qu'il ne porte pas que les stipulations relatives à l'usage en commun de la voie devront avoir l'approbation du gouvernement du Nouveau-Brunswick aussi bien que celle du gouvernement fédéral. Je considère que le gouvernement provincial devrait être partie à la convention qui régira l'usage en commun de la ligne.

L'hon. M. REID: Il n'y a pas d'inconvénient à cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Puisque la province garantit les obligations, elle devrait être admise à dicter les conditions auxquelles le libre parcours sera accordé.

Aux termes du projet de résolution, la compagnie est autorisée à porter au compte du capital le coût des voies additionnelles, des bâtiments, des cours, etc., dont le gouvernement provincial devra garantir l'intérêt; or, on se demande si cette autorisation a trait aux prolongements de ligne, comme, par exemple, à celui que le Gouvernement pourrait construire entre Westfield et Saint-Jean. Pour ma part, je considère qu'elle ne vise que les garages.

L'hon. M. REID: Pas autre chose.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre pourrait peut-être donner plus de précision au texte. J'ai cru devoir faire ces quelques observations et, si cela peut faire plaisir à mon honorable ami, j'ajouterai que la façon dont on en use depuis tout ce temps-là, envers elle a plongé la population de Saint-Jean, de la vallée du Saint-Jean et même de toute la province dans une bien fâcheuse situation. Aujourd'hui, il vient enfin nous dire: "Nous ne nous sommes aucunement occupés des ponts; il faudra deux ou trois ans pour les construire; si l'on tient à avoir immédiatement une voie de raccordement allant à Saint-Jean, on devra agréer le présent arrangement." Certes, il y aurait imprudence de ma part aussi bien que de celle des autres représentants libéraux du Nouveau-Brunswick à combattre ce projet.

Le gouvernement provincial ayant déjà fait ratifier la convention par l'Assemblée législative, il ne nous reste donc pas d'autre alternative que de nous contenter de ce qu'on nous offre ou de nous résigner à ne rien obtenir. Voilà ce qui en est à l'heure actuelle. L'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick a écarté toutes les conventions antérieures, et on nous invite aujourd'hui à rechercher ce que l'on doit faire. Ayant une opinion bien arrêtée des changements que l'on a décidé d'effectuer, j'ai cru devoir dire en aussi peu de mots que possible ce que j'en pense. Cela fait, il ne me reste plus rien à ajouter sur le sujet.

Cependant, si le ministre me le permet, je lui donnerai très volontiers certains avis et commencerai par appeler son attention sur l'article portant sur le libre parcours. Il me semble qu'il serait prudent, en matière aussi importante, de prescrire formellement que la compagnie aura le droit de se servir de la partie de la ligne du Pacifique-Canadien comprise entre Westfield et Saint-Jean aux conditions à être approuvées non pas par le gouvernement fédéral, mais par la commission des chemins de fer. Cette prescription ne serait que juste. Mon honorable ami doit se rendre compte, en effet, que si le Gouvernement a l'intention de ne pas fournir de service au delà de Westfield, et que si le trafic doit échoir au Pacifique-Canadien à partir de cet endroit, le coût du transport jusqu'à Saint-Jean se trouvera très considérable-

ment augmenté. De plus, cette prescription ne devrait pas, selon moi, être applicable qu'à une seule compagnie, puisque à Fairville on a affaire à une autre; à la St. John Bridge and Railway Extension Company.

L'hon. M. HAZEN: Le Pacifique-Canadien a fait l'acquisition de cette ligne-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'en a acheté que le matériel roulant; l'exploitation en est complètement étrangère à celle du Pacifique-Canadien. Si mon honorable ami daignait se reporter à l'état annuel de cette compagnie, il constaterait que le compte des recettes de la St. John Bridge and Railway Extension Company est complètement séparé de celui des recettes que le Pacifique-Canadien tire de ses lignes ordinaires. Il faudra donc acquérir des deux compagnies le droit de se servir de leur ligne respective; or, comme il s'agit d'une affaire d'intérêt général et que le Gouvernement du Canada doit se charger de l'exploitation de cette voie ferrée, il conviendrait, ce me semble, de prescrire que le Gouvernement aura le droit de faire circuler ses trains sur la ligne du Pacifique-Canadien comprise entre Westfield et Saint-Jean, et sur la voie de la St. John Bridge and Railway Extension Company aux conditions à être déterminées d'un commun accord, et, en cas de désaccord, à celles que déterminera la commission des chemins de fer. Mon honorable ami ne peut manquer de convenir que l'insertion de ce dispositif, étant donné l'importance de la mesure, serait un avantage.

M. BURNHAM: C'est peut-être ma meilleure occasion d'adresser au Gouvernement un mot ou deux de félicitation pour l'énergie qu'il met à développer graduellement notre système de voies nationales. En 1904, si vous voulez bien vous rappeler, monsieur l'Orateur, la lutte politique se livrant entre le projet préconisé par Borden d'un chemin de fer national traversant le pays d'un océan à l'autre et l'étroite entreprise locale de Laurier, qui persistait et insistait à construire une partie seulement, la pire partie, du Transcontinental, laissant la direction du chemin de fer sur tout son parcours à des particuliers.

Rien de plus extraordinaire que d'entendre aujourd'hui des députés se lever pour faire montre de cette idée nationale, qu'ils contribuèrent eux-mêmes à attaquer et détruire en 1904. Le ministère actuel a beaucoup de mérite de ne pas s'être laissé rebuter par l'insuccès de 1904, mais d'avoir repris le projet, de l'avoir élaboré et fait comprendre à la nation qui, sans aucun doute, saura l'apprécier et l'adopter. Le budget supplémentaire contient une somme de $150,000, somme minime, c'est vrai, mais suffisante peut-être, destinée à l'étude de la possibilité d'acquérir et de nationaliser deux immenses chemins de fer. C'est la seule lueur qui éclaire nos ténèbres, chaque année, en ce qui regarde ces deux entreprises, nous nous sentions entrainés vers l'abîme.

M. MARTIN (Régina): Depuis 1911.

M. BURNHAM: Cet abîme se creusa avant 1911, et nous nous sommes débattus pour le traverser, pour en sortir. Et nous sommes à la veille de nous en dépêtrer.

Le projet auquel je fais allusion est l'acquisition par l'Etat et l'exploitation par l'Etat de ces deux formidables compagnies, suivant le principe que les grandes routes nationales, ou les systèmes nationaux de transport, ou les voies nationales de communication, ou les services publics doivent garder leur caractère national et être administrés par la nation.

C'est là le génie, c'est là le sentiment dont s'inspire le parti conservateur dans l'administration des affaires publiques. Les conservateurs ne se laissent pas guider par des idées à priori, par des principes qu'ils ont puisés dans leur propre esprit, et qui ne valent pas un maravédis de part et d'autre. Nous, nous voulons atteindre les faits par la recherche scientifique, et nous y conformer. C'est, de nos jours, le système scientifique. Nous en avons fini avec les inspirations, nous voulons affronter les faits d'une manière raisonnable et sensée. En préparant les voies pour ce système de nationalisation, le ministère attire l'admiration de la nation et la soulage. Ce grand principe surgit de nouveau en 1916, après son échec de 1904, malgré le formidable fardeau de la guerre. Le gouvernement conservateur nous fait oublier la situation peu enviable où se trouve aujourd'hui ces deux chemins de fer, en nous laissant espérer que dans un an ou deux, à la première occasion, il les acquerra et en fera ce qu'ils doivent être, les instruments nationaux de la prospérité générale du Dominion.

L'hon. M. HAZEN: Quelques mots sur le projet de résolution déposé par le ministère des chemins de fer, qui a été présentée à la Chambre dans le but de devenir la base d'un projet de loi qui sera présenté. La substance de cette résolution a déjà fait l'objet d'un débat à l'occasion d'une demande de

production de documents de la part de mon honorable ami de Carleton (N.-B.) (M. Carvell). Je n'étais pas ici ce jour-là, ayant dû me rendre à Washington pour des affaires officielles, ce qui m'empêcha d'exprimer mes vues.

Prévoyant une absence possible quand le bill sera mis à l'étude, je désire dire aujourd'hui quelques mots sur ce sujet—non pas dans un but de controverse, parce que, à l'heure actuelle, je ne me sens pas disposé à la controverse.

La proposition que le ministre des Chemins de fer soumet à la Chambre relativement à la construction de cette ligne, à déjà été soumise à la législature du Nouveau-Brunswick. Des 48 députés qui constituent la législature, 24 représentent des comtés dans la vallée du fleuve Saint-Jean, à partir du port de Saint-Jean à l'embouchure du fleuve jusqu'à Madawaska. Actuellement, il y a 23 députés représentant ces comtés; il y a un siège vacant.

On a présenté, à la législature du Nouveau-Brunswick, un projet de loi au même effet et, à l'unanimité des voix, l'Assemblée législative a approuvé l'attitude du ministre des Chemins de fer ainsi que l'entente mentionnée, ici, et qu'on a conclue après discussion entre le représentant du gouvernement du Nouveau-Brunswick et le docteur Reid, ministre intérimaire des Chemins de fer. De ces vingt-quatre députés trois représentent la ville de Saint-Jean (il y a une vacance dans la représentation de cette ville à la législature), et deux représentent le comté de Saint-Jean, et ces cinq députés ont tous approuvé la convention, estimant que l'attitude prise est favorable à la ville de Saint-Jean, imitant en cela les autres membres de la Chambre qui, à l'unanimité, ont exprimé l'avis que l'entente est avantageuse à la province du Nouveau-Brunswick. Ces hommes ont à cœur l'intérêt de Saint-Jean et de la province du Nouveau-Brunswick, tout autant que mon honorable ami (M. Pugsley) et que moi-même pouvons l'avoir.

L'hon. M. PUGSLEY: Tous les députés qui ont voté en faveur de ce projet de loi ne sont-ils pas partisans du Gouvernement qui a proposé le bill en question?

L'hon. M. HAZEN: Qu'ils appuient ou non le gouvernement du Nouveau-Brunswick, je dis qu'ils ont les intérêts de Saint-Jean et du Nouveau-Brunswick autant à cœur que l'honorable député peut ou que je puis moi-même les avoir. S'ils avaient pensé qu'on faisait quelque chose contre l'intérêt de Saint-Jean ou de la province du Nouveau-Brunswick, je prise assez haut leur patriotisme pour croire qu'ils n'auraient pas permis à des considérations ou à des attachés de parti de les empêcher d'accomplir tout leur devoir et d'agir dans l'intérêt public. S'ils n'avaient pas approuvé l'entente, tous les membres de l'Assemblée n'auraient pas voté en faveur de cette convention, et il est plus que certain que les représentants de Saint-Jean auraient désapprouvé cette entente. Sans doute, les journaux de la ville de Saint-Jean, qui combattent le Gouvernement, s'opposent naturellement à ce projet, alors que ce dernier est approuvé et cela, naturellement encore, par la presse qui appuie le Gouvernement, mais, d'autre part, cette catégorie des journaux de Saint-Jean de caractère plus ou moins indépendant, endosse la proposition faite par le ministre des Chemins de fer et que la législature a approuvée à l'unanimité. En face de toutes ces circonstances, je ne crois pas qu'on puisse arguer avec raison qu'on prend une attitude de nature à nuire aux intérêts de la division électorale que je représente, ou à ceux de la province du Nouveau-Brunswick. Je suis convaincu que ce projet se recommande au bon sens de la population de cette division ainsi qu'à celui des habitants de toute la province, et si j'ai entendu des plaintes contre cette proposition depuis qu'elle a été annoncée par le ministre des Chemins de fer, elles sont presque insignifiantes.

Il m'a toujours semblé que Saint-Jean ou la province s'inquiétait fort peu que la voie ferrée suivît la rive ouest ou la rive est, pourvu qu'elle fît raccordement avec le port qu'on est à créer à la baie Courtenay. Mon honorable ami nous a parlé de l'opinion exprimée par feu M. Hays et il est certain qu'il nous cite exactement cet avis. On croyait alors que le Grand-Tronc-Pacifique exploiterait cette voie ferrée et, en conséquence, les opinions de ceux qui représentaient le Grand-Tronc-Pacifique et qui seraient responsables de son administration devaient avoir beaucoup de poids auprès du Gouvernement de ce temps-là. On croyait que le Grand-Tronc-Pacifique exploiterait ce chemin de fer et que par cette voie ferrée de la Jonction McGivney jusqu'à Saint-Jean, il n'y avait pas de raccordement, ainsi qu'il en existe, dans le présent état de choses. Il fallait donc nécessairement avoir un raccordement, à Grand-Falls. Cette nécessité n'existe apparemment pas, aujourd'hui alors que—peu

importe ce qu'on peut dire—il est parfaitement évident que l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique n'a pas réussi et que la tâche et la responsabilité d'exploiter et d'entretenir cette voie ferrée comme partie des chemins de fer de l'Etat retomberont bientôt sur les épaules de l'Administration. Si, pourtant, on constate, dans l'avenir, qu'un raccordement est nécessaire, tout ce qu'il faudra faire, ce sera d'obtenir le libre parcours entre Andover et Grand-Falls, distance de 20 milles sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, libre-parcours qu'on pourrait aisément acquérir, parce que, bien qu'il puisse arriver que la commission des chemins de fer n'ait pas le pouvoir d'accorder le libre parcours, aujourd'hui, les gouvernements sont encore plus puissants que les commissions de chemins de fer, et si l'intérêt du pays exige qu'on accorde ce libre parcours, ceux-ci seront aisément obtenus, ce qui obviera à la nécessité de construire une autre voie parallèle à celle du Pacifique-Canadien entre Andover et Grand-Falls.

Le Grand-Tronc-Pacifique passe au centre du Nouveau-Brunswick d'Edmundston à Moncton via Grand-Falls. A la jonction McGivney, il traverse le chemin de fer de l'est du Canada que le Gouvernement du Canada possède et exploite, aujourd'hui. De la jonction McGivney, sur cette dernière voie ferrée, une distance de 30 milles environ, il atteint Fredericton où il fait de nouveau raccordement avec le Pacifique-Canadien et le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean et il se rend ainsi jusqu'à la ville de Saint-Jean.

Ainsi, à McGivney-Junction, il y a un raccordement entre la ligne du Grand-Tronc-Pacifique et l'Intercolonial et à Fredericton entre l'Intercolonial et le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean, le chemin de fer que l'Etat exploitera sur la base de 40 et 60 p. 100, ce qui donnera un aussi bon raccordement avec la ville de Saint-Jean que si le raccordement était fait à Grand-Falls. Mon honorable ami (l'hon. M. Pugsley) a dit que la ligne du Canada-Eastern, embranchement de l'Intercolonial, n'est pas du type d'une voie principale. C'est peut-être vrai. Je ne vois pas, cependant, que les rampes puissent en être très défavorables en allant de l'ouest à l'est, car la ligne descend la vallée de la rivière Nashwook, la pente allant vers la ville de Fredericton, de sorte que la rampe devrait être favorable aux trains lourds qui traverseront le fleuve Saint-Jean à Fredericton, où le raccordement se fait avec le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean. Mais il serait comparativement facile de réduire les rampes si la chose était nécessaire et de remplacer les rails par de plus lourds, comme il en faut sur une ligne principale. Ce sont des choses dont on s'occupera, et il n'y a aucun doute que les fonctionnaires responsables de l'administration des chemins de fer de l'Etat dans le Nouveau-Brunswick y ont déjà pensé.

Or, au lieu de traverser le fleuve Saint-Jean par un pont qui coûterait environ $2,800,000, passer également la rivière Kennebecasis sur un autre pont, et ensuite utiliser la voie de l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, on a l'intention d'économiser les frais de construction de deux ponts, d'établir une voie entre Gagetown, par la vallée du fleuve Saint-Jean, et un point situé dans les environs de Westfield—j'ajoute que des ingénieurs sont en ce moment à l'œuvre pour établir le tracé le plus favorable et le plus économique—et obtenir le droit de libre parcours sur la ligne du Pacifique-Canadien jusque dans la ville de Saint-Jean et Saint-Jean-Ouest.

Comme je l'ai déjà dit, il est indifférent pour la ville de Saint-Jean que la ligne suive la rive est ou ouest du fleuve, du moment que l'on obtiendra le raccordement avec le nouveau port de la baie Courtenay. C'est dans ce but que l'on établit cette ligne. Nous nous proposons de construire, si c'est nécessaire, une nouvelle ligne entre Westfield et Saint-Jean, un pont sur le fleuve et un tunnel sous une partie de la ville pour atteindre la gare actuelle de Saint-Jean et la nouvelle gare maritime en voie de création à la baie Courtenay.

Les honorables députés qui connaissent Saint-Jean savent que nous avons deux ports; celui à l'ouest de la péninsule et celui à l'est, appelé baie Courtenay, où l'on fait présentement des travaux.

Le trafic dans le port et sur les quais du côté ouest se fait aujourd'hui en grande partie par les voies du Pacifique-Canadien. Je crois qu'il en résultera des avantages énormes si l'on relie ces ports par un pont de chemin de fer appartenant à l'Etat, et si l'on construit une ligne qui partira du côté ouest du fleuve et donnera accès aux docks dans la baie Courtnay, facilitant ainsi aux trains de l'Intercolonial qui viennent sur le côté est, accès aux quais sur la rive ouest. Ainsi, au lieu d'avoir deux ports séparés, les deux seront liés par un pont et par une ligne ferrée. Cela ne peut nuire en rien au progrès du port de la baie Courtenay et peut être d'un grand

avantage au commerce du port de Saint-Jean qui augmente d'une façon extraordinaire et qui continuera à augmenter dans l'avenir. J'espère que nous jouirons de cet avantage dans un avenir très prochain, bien qu'il puisse être impossible de faire les dépenses nécessaires à cette fin—ces dépenses seront considérables—avant que cette guerre horrible soit terminée et que la situation soit redevenue normale.

Parlant comme citoyen de Saint-Jean qui porte quelqu'intérêt à la ville, et non pas comme politicien, tel est le point de vue auquel j'envisage la question. Je ne veux pas du tout discuter, si mon honorable ami et collègue de Saint-Jean (M. Pugsley) a réussi à faire plus que moi comme ministre de la couronne. Je me suis efforcé de travailler de mon mieux pour ma ville; nul doute que mon honorable ami a fait les mêmes efforts lorsqu'il représentait la province, et, que nous ayons réussi ou non, je crois que nous continuerons le même travail dans l'avenir, quoi qu'il puisse arriver.

Le chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean a été une question importante depuis plusieurs années dans la province du Nouveau-Brunswick. Lors de la Confédération, lorsqu'il a été décidé qu'une des conditions de l'union serait la construction d'une ligne de chemin de fer reliant la province de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick aux provinces de Québec et d'Ontario, on a cru que cette ligne suivrait la vallée du fleuve Saint-Jean, région bien établie, qui aurait fourni au chemin de fer beaucoup de trafic local. C'était probablement le meilleur tracé au point de vue du génie qui pouvait être adopté dans la province pour atteindre la ville de Saint-Jean. Pour des raisons qu'il ne m'est pas nécessaire de discuter, ce tracé n'a pas été choisi, mais on a pris celui de la rive nord et celui du fleuve Saint-Laurent, et la vallée du fleuve Saint-Jean a été laissé sans voie ferrée.

Jusqu'à ces dernières années, les chemins de fer que l'on a construits dans différentes parties de la province, dont quelques-uns comme embranchements de l'Intercolonial, allaient dans d'autres directions, et la vallée du fleuve Saint-Jean, une des régions les plus anciennes et les plus fertiles de la province, restait toujours sans ligne de chemin de fer. Notre population espérait que lorsque l'on construirait un autre transcontinental, il suivrait la route naturelle qui s'offrait à une ligne venant de l'ouest, celle du fleuve jusqu'à la ville de Saint-Jean. Mais lorsque fut construit le Transcontinental national, cet espoir ne fut pas rempli, car au lieu de suivre la vallée du fleuve, qui était la route la plus courte pour atteindre l'océan, on fit passer la ligne au centre de la province, une véritable solitude, pour aller aboutir à Moncton où il n'y a pas de port de mer, et bien que le nombre de milles à construire par cette voie n'aurait pas été plus considérable en suivant le cours du fleuve. Les espérances des habitants de la vallée furent détruites par l'action du gouvernement de cette époque. En 1908 ou 1909, lorsque j'étais premier ministre de la province, une nombreuse délégation vint à Fredericton, solliciter le gouvernement de doter les habitants de cette vallée des avantages d'une voie ferrée.

Les administrations précédentes avaient accordé des subventions pour aider à la construction de lignes de chemins de fer sur le parcours du fleuve, mais ces subventions ne furent jamais assez fortes pour engager quelqu'un à construire une ligne de chemin de fer depuis un point en amont de Woodstock en descendant par la vallée à travers les comtés d'York, de Sunbury, de Queen et de King jusqu'à la vallée de Saint-Jean. Lorsque mon honorable ami (M. Pugsley) était ministre, il proposa comme plan avantageux, après que l'Intercolonial eut fait l'acquisition du Canada-Eastern que le Gouvernement fédéral construisît un embranchement entre Fredericton et Woodstock, et de Fredericton à Gagetown. Je crois qu'à la même session mon honorable ami déposa un bill pour autoriser la construction d'une ligne suivant le cours du fleuve entre Centreville et Westfield, dans le but, comme tout le monde le voulait depuis longtemps, d'avoir une ligne qui servirait à la population des deux côtés du fleuve. Jusqu'à cette époque, on n'avait jamais eu l'idée de traverser le fleuve. Mon honorable ami entretient, je crois, l'idée que MM. Mackenzie et Mann pourraient entreprendre la construction d'une ligne de ce genre en liaison avec leur réseau. Quoi qu'il en soit, ils ne l'ont pas fait.

En 1908 ou 1909, je ne me rappelle pas au juste l'année, lorsque la délégation dont j'ai parlé, est venue à Fredericton, je lui ai dit que les ressources limitées de la province ne nous permettaient pas d'entreprendre la construction de cette ligne avant que nous sachions quelle serait notre part dans les profits après que la ligne serait construite; mais que si le Gouvernement fédéral voulait louer la ligne dès qu'elle serait terminée en payant à la province de 40 à 60 p . 100 des profits, 40 p. 100 des recettes brutes, je consentirais à demander à

la législature de garantir $25,000 par mille d'obliagtions de la compagnie qui entreprendrait de construire la ligne.

Les délégués quittèrent Fredericton pour aller à Ottawa où ils obtinrent une audience du gouvernement de cette époque, dont mon honorable ami était membre; on y décida le commencement de l'entreprise actuelle du chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean. Il n'a été question de traverser le fleuve que lorsque la compagnie du Grand-Tronc s'est mêlée de l'affaire, et ce fut sur ses instances et celles de M. Hays que l'idée de traverser le fleuve fut acceptée.

La question fut discutée longuement dans la législature du Nouveau-Brunswick, et je veux lire quelques extraits du discours qu'a prononcé le premier ministre intérimaire, M. Murray, lorsqu'il a déposé le projet de loi. Bien que ce ne soit pas l'objection principale contre le projet de construire des ponts sur le fleuve Saint-Jean, cependant, la dépense que cette construction nécessiterait serait dans le moment très forte, à cause de l'état anormal des affaires en Canada, et des charges énormes que la guerre va nous imposer, et dont nous aurons, je crois, à nous charger dans un avenir très rapproché à l'égard d'autres lignes de chemins de fer dont il est inutile que je parle en ce moment.

M. Murray disait dans l'assemblée législative:

Les raisons en faveur du tracé de Westfield sont les suivantes:

1. Transport plus économique et plus efficace des marchandises pour l'expéditeur et pour l'Intercolonial.

2. Dépense moindre de capital, et responsabilité provinciale moindre dans la garantie des obligations.

3. Avantages supérieurs pour développer le trafic local.

4. Achèvement probablement douze mois plus tôt.

Dans son discours, M. Murray a parlé des difficultés qui se présentaient dans la conctruction d'un pont à l'endroit appelé Mistake. Je dois dire que les commerçants de bois sur le fleuve Saint-Jean ont protesté fortement contre la construction d'un pont à cet endroit.

Je crois avoir quelque part en ma possession un mémoire présenté il y a quelques années par M. J. Fraser Gregory comme président, je crois, de la Saint-John River Lumbermen's Association, dans laquelle il proteste contre l'établissement à cet endroit d'un pont qui, assure-t-il, devait considérablement gêner la descente au bois. C'est là toutefois une difficulté qu'il devait être possible de surmonter. Après avoir mentionné une évaluation de M. Maxwell, M. Murray dit, à propos des fondations:

Les sondages pratiqués au milieu du chenal au Passage Maxwell ont donné les résultats qui suivent: eau, 60 pieds; argile molle, 92 pieds; sable et gravier en masse compacte, 16 pieds; de la surface au roc 168 pieds; savoir plus de 68 pieds au-dessous de la limite de fonctionnement des machines pneumatiques employées aux fouilles et une estimation de la dépense qu'entraînerait l'emploi de tout autre procédé ne saurait être que vaguement conjectural.

Les différents forages exécutés à ce passage ont établi l'impossibilité d'obtenir à une profondeur praticable, sauf à peu de distance de la rive est une assise rocheuse; le dépôt de sable et de matières facilement désagrégeables a, en beaucoup d'endroits une profondeur de plus de 100 pieds; tandis que, dans d'autres c'est de l'argile molle et cela fait un fond bien mouvant pour un pont un peu lourd et pour la charge qu'il aura à porter, pour ne rien dire de l'extraordinaire pression exercée par le vent et la glace, comme sans doute la chose arrivera parfois.

Les sondages pratiqués ailleurs ne sont pas plus satisfaisants.

Au passage que propose M. Maxwell, l'obstacle fait à la navigation serait tellement sérieux que le ministère fédéral des Travaux publics refuserait probablement d'approuver le choix de cet emplacement pour un pont.

M. Murray dit ensuite qu'il s'est donné beaucoup de peine pour s'assurer des sondages les plus profonds que l'on a pratiqués ailleurs en vue de ponts qui ont résisté, et il s'en trouve un, paraît-il, à Omaha. dont les piles vont à une profondeur de 114 pieds, et cela dépasse ce que l'on a jamais vu dans le monde jusqu'ici, à ce qu'il croit. Cependant. dit-il, ce que l'on demande au Gouvernement, c'est de bâtir un pont dons les piles iront à 68 pieds au moins de la surface et c'est ce que les ingénieur ne voudront pas garantir pouvoir soutenir le pont une fois construit.

Ensuite de cela, il parle des rapports de M. Monsarrat dans les terme qui suivent:

Le plan de M. Monsarrat laissait une ouverture de 500 pieds. Le placement d'un pont à Gondola-Bluff nuirait beaucoup à la navigation avec un fort vent de Belle-Isle ou de l'anse Tennant, il serait impossible de faire prendre aux radeaux la route du chenal. Ce désavantage ne s'appliquerait pas à un pont situé au quai de Dunham, l'emplacement que propose M. Monsarrat. Ce dernier disait récemment que, d'après M. J. H. Duggan, le gérant général de la "Dominion Bridge Company", on ne pourrait se procurer l'acier de la superstructure aux prix que mentionne M. Maxwell, et M. Monsarrat a dû augmenter de $100,000 le chiffre de son évaluation pour le faire concorder avec ce que les matériaux coûtent présentement. Les fondations que propose M. Maxwell ont été adversement critiquées par M. Monsarrat, par la raison que la profondeur à laquelle devaient aller ses piles principales se trouvait au-dessous d'un point que les machines pneumatiques peuvent atteindre et faites de matériaux dont il est impossible d'apprécier la valeur, ce qui présente des conditions anormales dans la construction des ponts. Les fondations suggérées pour les autres piles ont été condamnées comme instables et insuffisantes. Ces quelques

lignes que je tire d'un discours de M. Murray devant la législature montrent combien, d'après les ingénieurs Maxwell et Monsarrat, il serait difficile de construire un pont dont les piles iraient à 168 pieds au-dessous de la surface de l'eau. M. Murray déclare que les plus hautes piles du monde sont celles d'un pont à Omaha, d'après ce qu'il a pu savoir, et ces piles ont une profondeur de 114 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: Le pont de Québec a des piles qui vont plus bas que cela.

L'hon. M. HAZEN: Pas plus de 168 pieds.

L'hon. M. PUGSLEY: Beaucoup plus que 114, plutôt 200, je crois.

L'hon. M. HAZEN: Comme l'a fait observer M. Murray, M. Monsarrat, qui a été l'un des ingénieurs du pont de Québec, déclare n'avoir pas voulu garantir la sûreté de ce pont. Dans l'opinion de M. Monsarrat, comme dans celle de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, c'est du côté ouest de la rivière qu'il faudrait construire ce chemin. Voici un extrait des rapports de ces deux ingénieurs, tel que je le trouve dans le discours de M. Murray:

Comparant les deux routes qui mènent à Saint-Jean, M. Brown met à 52 milles 20 la distance à parcourir depuis Gagetown jusqu'à la gare commune de Saint-Jean, par voie de Westfield et, par voie de Rothesay, à 51 milles 29. Il ajoute ceci: "En comparant les deux tracés on remarquera que, des deux ports, la longueur est à peu près la même ,comme le sont pareillement les différences de niveaux et les courbes.

M. Monsarrat dit dans son rapport:

Je n'aurais aucune hésitation à recommander le tracé de Westfield.

Il y a ici beaucoup d'autres citations de ces rapports, mais je ne veux fatiguer la Chambre de cette lecture. Pour ce qui est de l'opinion publique relativement à cette affaire, je dois dire qu'à une réunion de la Chambre de commerce de Fredericton, quelqu'un a proposé que l'on désapprouvât le Gouvernement d'avoir adopté une route autre que celle que l'on avait d'abord projetée de suivre, mais il a été impossible, dans une salle où cependant, il y avait beaucoup de monde, de trouver quelqu'un pour appuyer cette motion, conçue dans les mêmes termes exactement que celle proposée à la Chambre de commerce de Saint-Jean et votée par 18 seulement contre 12. Bien que la Chambre de commerce de Saint-Jean comprenne plus de trois cents membres, trente seulement assistaient à cette réunion, trente sur un total de 12,000 à 13,000 voteurs de la ville et du comté de Saint-Jean. Autant que je peux voir, dès que la ligne pénètrera dans Saint-Jean, le public de cette ville attache bien peu d'importance à la question de savoir si elle y entrera par l'est ou par l'ouest. Comme dans tout groupe de population, il y a là des gens de l'un et l'autre parti qui se laissent influencer par leurs préventions politiques; d'autres qui, jusqu'à un certain point, peuvent l'être par leurs intérêts personnels; mais on me dit qu'à cette séance de la chambre de commerce de Saint-Jean, il n'y avait que peu ou point d'hommes notables et ceux qui ont voté en faveur de la proposition ne représentaient pas le sentiment de la ville à cet égard. On ne s'agite pas autour de cette question. Qu'il existe un raccordement de la ligne avec la ville et c'est tout ce que le public demande au Gouvernement.

Mon collègue (M. Pugsley) a exprimé un doute sur la possibilité d'établir des communications avec la baie Courtenay en passant par l'ouest et en traversant le fleuve aux chutes. Je ne prétends pas m'y connaître aux choses du génie civil, mais j'ai une très bonne connaissanse des lieux, puisque j'ai vécu là pendant de nombreuses années et, selon moi, il ne sera pas difficile de faire, même à peu de frais, le raccordement de cette ligne avec les bassins de la baie Courtenay, après avoir passé la gare de Saint-Jean. Tant que l'on a cru à une mise en service du Transcontinental par la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, il n'était que juste et raisonnable d'avoir égard aux désirs de M. Hays, mais, maintenant que la ligne va être mise en service par l'Etat, comme cela est clair, je crois qu'il convient de tenir compte plutôt des désirs de ceux qui sont les conseillés entendus de l'administration fédérale dans les affaires de ce genre, et c'est l'opinion du gérant général et de l'ingénieur en chef de l'Intercolonial, comme aussi celle des ingénieurs du service des voies ferrées de l'Etat, que les intérêts du pays, ceux du Nouveau-Brunswick et de la ville de Saint-Jean, de même que les chemins de fer de l'Etat, seront beaucoup mieux servis par une ligne pénétrant dans la ville du côté de l'ouest, comme l'énonce la loi que propose maintenant le ministre par intérim des chemins de fer.

Après avoir discuté cette affaire à fond avec ces hommes, ayant soin de l'envisager absolument du point de vue de l'intérêt public, des intérêts de la province et de la ville que je représente, j'en suis arrivé à la même conclusion, et je crois devoir dire ici que je les approuve hautement.

Comme l'a indiqué le gérant général des chemins de fer de l'Etat, je crois que nous aurons un peu plus tard un raccordement de la ligne avec les réseaux des Etats-Unis, par une route à établir depuis un point entre Fredericton et Andover jusqu'au chemin de fer du Maine-Central, pour que l'Intercolonial et les autres chemins de fer de l'Etat puissent porter aux Etats-Unis, par une voie indépendante, les produits que leur fournissent le nord et le centre du Nouveau-Brunswick. Ceci aura, je crois, un avantage considérable pour l'Intercolonial et pour les réseaux de chemins de fer de l'Etat, surtout en ce qui concerne le commerce des bois du pays.

Le gérant général de l'Intercolonial n'hésite pas à dire qu'une ligne de chemin de fer rattachant celle de la vallée du Saint-Jean avec le réseau des voies ferrées américaines de l'état du Maine profitera énormément à tous les chemins de fer de l'Etat des régions septentrionales et centrales du Nouveau-Brunswick, et un avantage aussi pour Saint-Jean. Une voie indépendante de raccordement avec les réseaux de chemins de fer des Etats-Unis, en sus de celle qu'il possède déjà, sera, je crois, un des grands avantages à tirer de la mesure législative que propose en ce moment le ministre par intérim des chemins de fer. Une fois de plus, monsieur le président, et j'en parle aujourd'hui parce que je pourrai ne pas être ici lors de l'examen de ce projet de loi, je dirai que cette mesure a toute mon approbation. Je crois que la province d'où je suis s'en trouvera très bien.

M. COPP: Ce n'est pas mon intention de discuter cette affaire, qui se rapporte à une région de la province où je n'ai aucun intérêt bien spécial et qui n'a aucunement trait à ma propre circonscription. Je désirerais néanmoins savoir du ministre de la Marine et des Pêcheries s'il possède quelque renseignement sur ce que la ligne va coûter si on l'établit de Westfield à Saint-Jean, et sur ce qu'il en coûterait pour la faire passer du côté est du fleuve, comme on l'avait d'abord proposé.

L'hon. M. HAZEN: Mille pour mille, il en coûterait autant pour construire le chemin de fer de l'est que du côté de l'ouest. Mais du côté de l'est, après que le chemin de fer a traversé le pont sur la rivière, il y a un tunnel dont la construction aurait coûté très cher. Le coût de la construction du chemin de fer—il a été bien construit, avec de lourds rails—a été d'environ $37,000 par mille contre environ $72,000 par mille dans le cas du Transcontinental à travers la province du Nouveau-Brunswick. Depuis Westfield jusque dans la ville de Saint-Jean je présume que le coût, mille pour mille, serait à peu près le même que depuis Woodstock à Fredericton et depuis Fredericton jusqu'à Gagetown.

M. COPP: Je voudrais demander au ministre des Chemins de fer, advenant que cette partie de la ligne soit construite de Westfield à Saint-Jean et jusqu'à la baie Courtenay, si c'est l'intention qu'elle soit construite par ce Gouvernement ou par le gouvernement provincial ou par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et de Québec. sous la garantie des obligations

L'hon. M. REID: L'arrangement que nous faisons est un arrangement intervenu entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral pour le chemin de fer jusqu'à Westfield seulement. Si, à l'avenir, l'affaire est reprise, le gouvernement fédéral construira, si le gouvernement du Nouveau-Brunswick le désire encore; mais si le gouvernement du Nouveau-Brunswick pense qu'il y a quelque avantage à construire la ligne, nous n'avons pas d'objection.

M. COPP: Si je ne me trompe, le ministre affirme que, si le chemin de fer est construit à partir d'un point à ou près Westfield, il le sera par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et de Québec, sous la garantie des obligations par le gouvernement provincial, pour se relier au chemin de fer Canadien du Pacifique.

L'hon. M. REID: Oui.

M. COPP: Je le comprends, si ce gouvernement entreprend d'obtenir le libre parcours sur le Pacifique Canadien, jusqu'à Saint-Jean, mais s'il ne réussit pas à obtenir ce libre parcours, il a garanti à ce comité que l'Etat allait construire une ligne de Westfield à Saint-Jean. Est-ce là une garantie de la part du gouvernement de construire ce chemin de fer ou bien imposera-t-on de nouvelles charges au public du Nouveau-Brunswick?

L'hon. M. REID: Ce projet de loi décrète que la compagnie de chemin de fer en question acquerra le libre parcours entre Westfield et Saint-Jean. Si elle ne peut le faire, le Gouvernement acquerra le libre parcours sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Saint-Jean et jusqu'aux têtes de lignes. Cet arrangement ne s'étend que jusqu'à Westfield. A partir de cet endroit, si

c'est nécessaire, ou si nous ne réussissons pas à obtenir le libre parcours satisfaisant, le Gouvernement fédéral construira un chemin de fer depuis Westfield jusqu'à Saint-Jean.

M. MICHAUD: J'ai écouté avec la plus grande attention la discussion de cette résolution. Je ne suis pas autant intéressé dans le terminus de Saint-Jean que je le suis dans Andover et Grand-Falls. Ces deux localités sont situées dans ma circonscription, et au nom de la population de la vallée du fleuve Saint-Jean, je dois dire que la proposition dont le comité est saisi m'a causé une vive déception. Je lis dans cette résolution:

Lorsque la ligne entre Gagetown et Westfield sera complétée, le Gouvernement du Canada louera et exploitera ladite ligne jusqu'à l'achèvement du reste de la ligne jusqu'à Andover, le tout en conformité des termes et conditions à être définis et agréés en chaque cas, y compris la répartition au taux de quarante et de soixante pour cent des recettes brutes, tel que spécifié ci-après.

Si je ne me trompe, d'après cette résolution, le chemin de fer ne sera construit que jusqu'à Andover. Le ministre de la Marine dit que le besoin de la construction d'une ligne d'Andover à Grand-Falls ne se fait pas vivement sentir. Je vois, par cette résolution qu'il y a un crédit affecté à la construction d'une ligne d'Andover à Centreville, sur un parcours de 26 milles, et que cette partie du chemin de fer ne sera pas construite à bref délai. Le ministre suppléant des Chemins de fer pourrait-il me dire si c'est son intention de construire cette ligne de Centreville à Andover cette année, ou l'année prochaine?

L'hon. M. REID: Je dois informer mon honorable ami (M. Michaud) que ce bill décrètera que nous prendrons possession de chaque partie de la ligne au fur et à mesure qu'elle sera terminée, et cela par bail temporaire, qui se continuera jusqu'à ce que toute la ligne soit terminée, alors que nous prendrons un bail de 99 ans pour tout le réseau. Le chemin de fer est maintenant terminé, je crois, de Centreville à Gagetown. Nous exploitons cette ligne en vertu d'un bail temporaire. Quand la voie ferrée sera terminée jusqu'à Westfield, nous prendrons un bail de 99 ans, ou un autre bail temporaire, jusqu'à ce que la construction soit terminée jusqu'à Andover. Le bill accorde à la compagnie de chemin de fer une certaine période de temps pour construire la ligne entre Centreville et Andover, ainsi que pour la ligne de Gagetown à Westfield. Nous ne saurions obliger la compagnie à commencer ni à terminer la ligne, avant l'expiration de ce délai. Nous avons redoublé d'instances auprès de la compagnie pour obtenir le raccordement immédiat entre Westfield et Gagetown, ou d'ici quelques mois, afin que nous puissions exploiter cette ligne entre Saint-Jean et l'Ouest en la reliant au Transcontinental. Quant à l'autre ligne entre Centreville et Andover, nous voudrions bien aussi la voir construite le plus tôt possible, mais c'est là l'affaire de la compagnie. Il lui faut construire ce chemin le plus tôt possible, ou du moins dans le délai stipulé au contrat. Mon honorable ami nous a parlé du raccordement entre Grand-Falls et Andover. A mon avis, il n'est pas nécessaire de construire ce chemin de fer maintenant, dans la mesure où la chose intéresse le réseau des chemins de fer de l'Etat. L'exploitation de deux chemins de fer circulent parallèlement l'un à l'autre sur un parcours de 25 milles entraînerait un surcroît de dépenses, pour ne rien dire des frais de construction de la ligne. Les voyageurs peuvent se rendre de Saint-Jean à Grand-Falls, s'ils le désirent par simple transbordement d'Andover au Pacifique-Canadien. Ainsi que l'a déclaré mon honorable ami (M. Hazen), c'est maintenant le temps d'obtenir des droits de circulation entre Andover et Grand-Falls, ce qui nous épargnerait les frais de construction d'une ligne parallèle.

Nous ne voulons pas faire d'injustice aux citoyens de cette partie du pays. Je ne serais pas en faveur de la construction d'une ligne entre Andover et Grand-Falls, sachant qu'il y existe déjà un chemin de fer entre Andover et Grand-Falls, et que ce serait là tout simplement construire une ligne parallèle. Nous en sommes tous convaincus, le temps est arrivé où il nous faut cesser de construire d'autres lignes parallèles, à moins que le besoin ne s'en fasse absolument sentir. Nous pouvons réaliser le même service, en nous assurant des droits de circulation sur le chemin de fer existant.

M. MICHAUD: Je regrette d'apprendre que le ministre intérimaire des Chemins de fer ne voit pas la possibilité de construire la ligne d'Andover à Grand-Falls. J'appréhende fort qu'on ne construise jamais le chemin de fer de Centreville à Andover. Il avait été convenu, il y a quelques années, qu'un chemin de fer serait construit d'Andover à Grand-Falls, mais l'impression qui se dégage des observations du ministre, c'est que cette partie

de la ligne ne sera pas construite. Le gouvernement provincial avait l'intention de construire cette ligne de Saint-Jean à Centreville, et de là il devait y avoir un embranchement dans une autre direction, au lieu de passer par Grand-Falls. D'après les observations du ministre, il y a lieu de croire que cela se fera. Le premier ministre de notre province a promis à la population de Grand-Falls que cette ligne serait construite à partir de Saint-Jean, et traverserait toute la vallée du Saint-Jean jusqu'à Grand-Falls. La ville de Grand-Falls fournit chaque année une telle quantité de transports qu'il serait à la longue profitable d'avoir un chemin de fer de Centreville jusqu'à cet endroit. J'ai été réellement étonné des observations du ministre, quand il a parlé de cet embranchement allant de la bifurcation McGivney jusqu'à Fredericton. Il a dit qu'il y a là une rampe assez accentuée, et que de lourds convois peuvent y passer, parce que la rampe va de la bifurcation McGivney en descendant jusqu'à Fredericton. A cet égard, il parle d'obtenir le libre parcours sur le Pacifique-Canadien de Grand-Falls à Andover, puis de Westfield à Saint-Jean. L'impression qui se dégage de ses observations, c'est que ce chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, après tout, se résumera à peu de chose. On veut obtenir le libre parcours sur une section du Pacifique-Canadien, puis sur une section de l'Intercolonial, et enfin sur le Pacifique-Canadien de Westfield à Saint-Jean, et ce chemin de fer ne sera construit d'un point à un autre que pour desservir le public en certaines parties du Nouveau-Brunswick. Je regrette d'avoir à le dire. En 1912, l'intention était que cette ligne serait construite comme ligne d'entier parcours de Grand-Falls à Saint-Jean. Tous les députés représentant des circonscriptions sur le parcours du fleuve Saint-Jean appuyaient ce programme. Ce programme leur a assuré le succès des élections provinciales, et on sait le résultat. Maintenant, on nous dit que la ligne ne sera pas construite, mais qu'on veut obtenir des droits de circulation pour la compagnie du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean sur le réseau du Pacifique-Canadien et sur l'Intercolonial. Ce chemin de fer ne donnera guère satisfaction à la population du Nouveau-Brunswick.

Le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a dit que l'arrangement projeté d'un terminus à Westfield, avec libre parcours sur le Pacifique-Canadien, répond aux vœux des citoyens de Saint-Jean. Je dois lui dire qu'il n'est pas aussi facile que cela de contenter les citoyens de Saint-Jean. Il n'y a pas bien longtemps, le premier ministre du Nouveau-Brunswick a éprouvé quelques ennuis au sujet de cette ligne même, et ses partisans se virent dans l'obligation de dégager leur responsabilité de la construction de cette ligne. La population est loin d'être satisfaite de cet arrangement, mais il lui faut bien y consentir, parce que, dans les circonstances, elle ne saurait obtenir rien de mieux.

(Rapport est fait de la résolution qui est lue pour la 1re et la 2e fois.)

DEPOT D'UN BILL.

L'hon. M. REID demande à déposer un bill (n° 98) tendant à aider à la construction de certaines lignes de chemin de fer de la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec et à confirmer une entente entre la compagnie et les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick, basée sur la résolution.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suggérerai au ministre qu'un très bon moyen de se débarrasser de la difficulté relative au libre parcours sur la ligne serait de déclarer que ces travaux sont d'intérêt national. La ligne tomberait alors sous l'administration de la loi des chemins de fer adoptée cette session et la commission des chemins de fer serait autorisée à accorder le libre parcours. Tout ce qui serait nécessaire pour mettre le bill sous les prévisions de la loi serait que l'entreprise est d'intérêt national. Autrement, il pourrait se présenter quelque difficulté, parce que la compagnie a été autorisée par la législature provinciale et non par le Parlement.

L'hon. M. REID: Je suis heureux de la suggestion et je l'étudierai.

ADOPTION DU BILL RELATIF A LA MOUNT ROYAL TUNNEL & TERMINAL COMPANY.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux) propose la 2e lecture du bill (n° 95) au sujet des droits payables à la Mount Royal Tunnel and Terminal Company Limited.

L'hon. M. MARCIL: Où en sont les travaux pour le moment?

L'hon. M. REID: Il m'est difficile de dire exactement où ils en sont. Je crois que la plus grande partie est terminée et que l'intention est de faire terminer le

tout prochainement. Ce bill est nécessaire pour permettre à la compagnie de faire ses arrangements financiers.

L'hon. M. MARCIL: Y a-t-il quelque espoir que les trains puissent circuler dans le courant de l'année?

L'hon. M. REID: Si ce bill permettant à la compagnie de faire des arrangements financiers est adopté, nous espérons que les trains circuleront avant l'hiver.

(La motion est adoptée.)

Le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er, ensemble des droits, sommes réservées ou payables en vertu du bail, imputables à toute la propriété des locataires.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre voudrait-il avoir l'obligeance d'expliquer ce bill?

L'hon. M. MEIGHEN: Comme il s'agit d'une question purement légale je pourrai peut-être donner une très brève explication. En vertu de la loi des chemins de fer, les recettes d'une compagnie doivent être appliquées à certains objets dans un ordre établi. La première application des recettes est, je crois, pour les amendes et la seconde pour le paiement des frais d'exploitation

L'hon. M. MARCIL: Cette compagnie est-elle une compagnie filiale du Nord-Canadien?

L'hon. M. MEIGHEN: Strictement parlant, elle est, je crois, un élément constitutif de la compagnie principale. Bien que ce soit une compagnie qui fasse partie du réseau du Nord-Canadien, attendu que sur un petit tronçon, elle fait l'exploitation d'une ligne, c'est une compagnie qui est un élément constitutif de la compagnie principale. La seconde application des recettes d'une compagnie est réservée au paiement de ses frais d'exploitation. Après cela elles servent à payer l'intérêt sur les obligations émises et enfin à verser des dividendes sur le capital. La Mont Royal Tunnel and Terminal Company est une compagnie qui forme un élément constitutif du Nord-Canadien. Elle a été formée en vue de construire le tunnel sous le Mount Royal et l'installation du terminus à Montréal. Pour faciliter les opérations financières—en réalité pour les rendre possibles—une compagnie séparée a été formée qui a émis ses propres obligations. En conséquence elle espère placer ces obligations, qui sont une première dette sur la propriété de la compagnie et la propriété sur laquelle elles forment une dette n'est pas grevée de toutes les dettes du Nord-Canadien lui-même. Les droits de la Mount Royal Tunnel and Terminal Company proviennent du Nord-Canadien, du Nord-Canadien d'Ontario et du Nord-Canadien de Québec. Toutes les propriétés de la compagnie, devaient être utilisées par ces trois compagnies—la compagnie mère, le Nord-Canadien d'Ontario et le Nord-Canadien de Québec. Ces compagnies paient les droits pour ces propriétés en proportion de l'usage qu'elles en font et les revenus constitués par ces droits devaient être toutes les recettes de la Mount Royal Tunnel and Terminal Company.

Une émission d'obligations a été préparée et était suffisante pour la construction et les droits ont été fixés à un chiffre suffisant pour faire face à l'intérêt et au fonds d'amortissement des obligations émises. Toutefois, pour que les droits soient assurés, il ont été fixés par la loi originale de 1914 qui établissait une disposition pour l'émission de ces obligations et on les a reconnues comme une dette contre l'exploitation. Les droits sont généralement, en vertu de la loi, une dette contre l'exploitation, à moins qu'ils ne soient employés pour l'usage d'une ligne de chemin de fer et attendu que la Mount Royal Tunnel and, Terminal Company exploite un petit tronçon constituant, je crois, environ 5 p. 100 de l'entreprise, il était nécessaire d'avoir dans la loi une disposition spéciale pour que ces droits soient portés au compte d'exploitation. Si la compagnie n'avait pas exploité de ligne, les droits auraient été portés de toute façon au comte d'exploitation. En conséquence, dans cette loi que le Parlement a adoptée en 1914—je ne parle pas de la loi principale formant le chapitre 20 des statuts de 1914, mais de la loi du tunnel, une loi particulière adoptée durant la session—on a inséré un article déclarant que ces droits payés par les trois compagnies, le Nord-Canadien, le Nord-Canadien d'Ontario et le Nord-Canadien de Québec, constitueraient une dette au compte de l'exploitation de ces trois compagnies respectives. Cela a rendu la sécurité assez grande et l'émission des obligations, une question de finance relativement facile à résoudre et c'est grâce à l'émission de ces obligations que toute l'entreprise s'est procurée des fonds pour poursuivre ses travaux.

Plus tard une difficulté légale s'est soulevée sur laquelle il y a eu des avis différents. De fait, tout au moins comme nombre, l'opinion prépondérante était que la loi, telle qu'elle existait, avait l'effet qu'on désire maintenant lui donner par cette loi nouvelle, mais les avocats des obligataires étaient d'avis que la loi de 1914 étant une loi particulière, elle n'était assez précise dans ses termes pour l'emporter sur la disposition générale de la loi des chemins de fer et que bien que l'article faisant de ces droits une dette pour l'exploitation avait l'effet de les faire tels contre toute future émission d'obligations de ces lignes, il n'avait pas l'effet d'en faire une dette contre les émissions précédentes des obligations de ces lignes. C'était sans aucun doute l'intention de la loi d'en faire une dette au compte des frais d'exploitation au point de toutes les émissions d'obligations.

L'hon. M. GRAHAM: Cet article original est dans l'appendice ici?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui, c'est l'article. A ce propos, je serai plus clair en lisant l'article.

L'ensemble des droits ou sommes réservées payables en vertu de ladite entente ou bail seront pour toutes les fins considérés et sont par le présent déclarés former partie de la dépense d'exploitation, tel qu'il est défini et prévu dans la loi du chemin de fer des locataires à bail à ladite entente ou audit bail.

La prétention était que la loi, c'est-à-dire le chapitre 28 des statuts de 1914 étant une loi d'une nature particulière, l'effet de cet article qui se trouvait dans la loi, n'était pas suffisant pour faire de ces droits une dette au compte des frais d'exploitation des émissions précédentes d'obligations de ces trois chemins de fer. Sans aucun doute, l'intention de la loi était qu'il le fût. On prétendait, d'autre part, que la loi n'était pas du tout particulière; que bien qu'elle soit imprimée dans la partie réservée à la législation privée, la loi d'interprétation disait qu'aucune loi ne serait particulière à moins qu'il ne fût déclaré que c'était une loi particulière et qu'en conséquence ce n'était pas une loi particulière. Mais le fait que les avocats des obligataires étaient d'opinion contraire, donnait à l'objection un caractère très pratique et empêchait de compléter la vente des obligations. Ce projet de loi a pour but d'établir clairement que l'article dans la loi de 1914 avait pour but de faire de ces droits une dette au compte des frais d'exploitation des trois chemins de fer et même contre les obligataires antérieurs. Naturellement, il faut comprendre que ce bill ne blesse aucun intérêt parce qu'il n'y a pas eu d'émission et qu'il n'y en aura pas, à moins que ce ne soit une dette. En conséquence, il n'y a pas de droits antérieurs pour le moment à atteindre. C'est pour qu'il soit entendu qu'il n'y en aura jamais que cette loi est nécessaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne s'agit-il pas pour nous d'intervenir avec les droits antérieurs des obligataires du Nord-Canadien et du Nord-Canadien d'Ontario? Il ne serait pas question des obligataires de la Mount Royal Tunnel and Terminal Company?

L'hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai lu le bill et le seul doute que j'aie—et il n'est pas très sérieux dans les circonstances—c'est de savoir si nous devrions adopter une loi que pourront peut-être atteindre les droits de tierces personnes, sans leur donner la possibilité d'être entendue avant que cette loi ne soit votée.

Si le solliciteur général est d'opinion que cela ne touche pas à leurs droits, la situation se trouve évidemment modifiée du tout au tout. Il y a de plus cette autre question que nous ne devons pas perdre de vue: C'est que si ces têtes de ligne ne sont pas construites à Montréal, les garanties que possèdent les détenteurs d'obligations sur le réseau du Nord-Canadien se trouveront diminuées de beaucoup. Si ces têtes de ligne sont établies à Montréal, il n'y a pas de doute quant à cela, la valeur de leurs garanties se trouve de beaucoup accrue; voilà pourquoi je suis disposé à ne tenir aucun compte de ce qui me paraissait constituer de prime abord une très forte objection contre l'adoption de la mesure.

Je suis très fortement d'opinion que nous ne saurions prendre trop de précaution pour mettre hors d'atteinte les droits des particuliers et de bien nous garder d'intervenir sans leur fournir l'occasion d'exposer leur manière de voir.

L'hon. M. GRAHAM: Je me rappelle parfaitement du débat que ce point a soulevé. Il s'agit d'un point de droit trop délicat pour que j'entreprenne de le discuter, car je m'embarrasserais bien vite dans le dédale des termes techniques, si je tentais l'aventure. Si j'ai bien compris, toute fois, la proposition est destinée à rendre plus claire les intentions que l'on avait en adoptant la loi de 1914.

La question que vient de soulever mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) est très importante; je présume donc que le solliciteur général l'a étudiée à fond. En laissant de côté l'aspect juridique de la question, il est de la plus haute importance, à mon avis, qu'il n'y ait pas d'obstacle à l'heure actuelle, sur le chemin de la compagnie afin qu'elle soit en mesure de disposer de ses obligations et de continuer les travaux qu'elle a entrepris.

Comme on l'a fait observer fort à propos, le réseau n'est pas encore achevé à l'heure actuelle, et ses recettes sont fort diminuées, parce qu'il ne possède pas les têtes de ligne qui lui serait absolument nécessaires à Montréal. Du moment que ces travaux seront terminés, la compagnie se trouvera en mesure d'augmenter ses recettes d'une façon substantielle. Pour ceux qui ne sont pas au courant de la situation qui existe à Montréal, la nécessité de ces travaux n'est pas aussi évidente à leurs yeux qu'aux miens; car j'ai visité les lieux et je me suis rendu compte de la lenteur avec laquelle on procède à l'exécution de l'entreprise. Si la mémoire ne me fait pas défaut, c'était l'intention du Parlement de faire ce que la nouvelle mesure propose d'une façon plus lucide.

L'hon. M. MARCIL: Je n'ai pas la prétention de vouloir discuter le côté juridique de la question. Non seulement le public voyageur, mais encore les citoyens ont à maintes reprises exprimé l'espoir que l'on finira par utiliser l'électricité comme force motrice sur tous les chemins de fer qui sillonnent l'île de Montréal.

Et l'on mettra ainsi fin aux inconvénients que cause la fumée de locomotives des chemins de fer. J'ai lu dans les journaux que du moment que le Nord-Canadien aura recours à l'énergie électrique pour faire circuler ses convois par le tunnel de la montagne, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc seront forcés de l'imiter dans l'île de Montréal.

Le ministre est parfaitement au courant de la situation. La ville de Montréal s'est énormément développée, de sorte qu'à l'heure actuelle le fléau de la fumée est devenu tout simplement intolérable durant la belle saison. Je désirerais donc savoir s'il est possible ou probable que l'on substitue l'électricité à la vapeur pour faire mouvoir les convois qui pénètrent dans la ville de Montréal, dans un avenir assez rapproché? Ou bien encore, est-ce là une question qui relève absolument de la commission des chemins de fer? Est-ce que le Parlement n'a pas son mot à dire pour la solution de cette question?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait très bien que le Parlement a parfaitement le droit d'adopter n'importe quelle loi, pourvu qu'il ne sorte point de son domaine. Or, le Parlement a délégué ses pouvoirs à la commission des chemins de fer pour le règlement équitable des questions de ce genre. En outre, la question de la fumée tombe sous l'autorité des lois provinciales. C'est la première fois que l'on signale la question à mon attention; je ne puis être en mesure de répondre. Mais nous aurons de nouveau l'occasion de discuter les questions qui ont trait aux chemins de fer, et à ce moment-là peut-être serai-je en mesure de fournir quelques renseignements à l'honorable membre.

L'hon. M. MARCIL: Si je suis dans la question, je désirerais aussi attirer l'attention du ministre sur l'inconvénient créé par les coups de sifflet des bateaux qui passent dans le canal Lachine, situé sur le territoire de la ville de Montréal.

L'hon. M. REID: Aussitôt que ce projet de loi aura été adopté, la Chambre se formera en comité des subsides et nous passerons à l'examen des crédits du département des Chemins de fer et Canaux. Je serai alors heureux d'entendre les observations que pourra faire mon honorable ami à ce sujet, et si je le puis, j'y répondrai.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur le capital).—Chemin de fer de la baie d'Hudson.—Construction d'installations de têtes de lignes et d'élévateurs, $3,000,000.

L'hon. M. MARCIL: Je signalais à l'attention du ministre l'incommodité que constituent, pour Montréal, les sifflements des bateaux qui passent par le canal Lachine. Le canal traverse la ville, et plusieurs ponts s'y élèvent.

Un bon nombre de vaisseaux arrivent chargés de blé ou autres produits; or, la coutume veut que ces bateaux lancent trois coups de sifflet prolongés en approchant d'un pont, du moins telle semble

être la coutume autant que l'on puisse en juger, si quelqu'un a la patience de veiller une partie de la nuit pour se rendre compte de ce qui se passe. Si quelqu'un n'a pas le goût des veillés prolongées, il est sûr d'être éveillé par les sifflements des bateaux au passage. Cette incommodité est devenue pour ainsi dire intolérable et l'on devrait pouvoir y mettre fin.

L'hon. M. REID: C'est la première plainte qui ait jamais été portée à ma connaissance à ce sujet. Je me rends parfaitement compte qu'avec le grand nombre de bateaux qui passent par le canal de Lachine, ces sifflements répétés doivent être un grand inconvénient.

Je vais discuter la question avec l'ingénieur du canal, M. Marceau, je m'enquerrai des faits et verrai s'il n'est pas possible de faire cesser cette habitude, ou du moins faire en sorte qu'elle cause aussi peu d'ennuis que possible aux citoyens des environs.

Dès qu'un navire approche de l'un des ponts, il est nécessaire, je le suppose, qu'il lance un coup de sifflet en guise de signal?

L'hon. M. MARCIL: On a émis l'idée déjà que ces signaux pourraient se donner tout aussi bien au moyen de jets lumineux.

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef du département m'informe que la question a été étudiée avec soin, mais que l'on en est venu à la conclusion que la sirène constitue un meilleur signal au point de vue de la sécurité du navire.

L'hon. M. MARCIL: C'est un inconvénient sérieux pour les habitants qui demeurent aux environs du canal. Un homme, quelque fatigué qu'il soit, est tenu éveillé par ces sifflements prolongés, en pleine nuit.

L'hon. M. REID: Si j'ai bien compris, la principale difficulté en tout cela, c'est que l'éclusier ou le préposé au pont tournant ne saurait voir le jet lumineux que lancerait le navire en contournant une courbe. Un vaisseau descendant le canal, vent arrière, pourrait peut-être trouver le pont ou les portes des écluses fermés, s'il y arrivait sans avertir par des coups de sirène.

M. TURRIFF: On a avancé les mêmes arguments, il y a quelques années, lorsque furent faites les premières tentatives pour empêcher les locomotives de siffler en entrant dans les villes. Avec le temps, cette habitude a été supprimée, et les compagnies de chemin de fer n'approuvent pas plus de difficultés à effectuer le trafic maintenant que les sifflements perçants des locomotives ne troublent plus le sommeil des populations urbaines.

Il n'y a pas de doute qu'on pourrait tout aussi bien signaler aux gardiens l'arrivée d'un navire en utilisant des jets ou des signaux lumineux. C'est là une question qui mérite d'être sérieusement étudiée par le département des Chemins de fer et Canaux.

L'hon. M. MARCIL: On pourrait avertir les gardiens des ponts par téléphone que tel ou tel navire descend dans le canal; n'importe quel autre moyen serait préférable au système qui est en vigueur aujourd'hui.

L'hon. M. REID: Ce serait certainement une excellente chose pour les citoyens qui habitent dans le voisinage du canal, si l'on pouvait faire disparaître cette incommodité; mais la majeure portion de la ville de Montréal se trouve à l'est de l'extrémité du canal et les sifflements des sirènes des navires n'en continueraient pas moins à se faire entendre dans le port.

L'hon. M. MARCIL: Mais la différence qui existe entre le fleuve et le canal, c'est que le fleuve offre une vaste étendue d'eau et les navires qui le sillonnent ne sont pas très nombreux, au lieu que le canal n'est guère plus large qu'une rue, de sorte que les sifflements prolongés des navires en arrivant à chacun des ponts constituent une incommodité de tous les instants.

L'hon. M. GRAHAM: Si le ministre a l'intention d'entreprendre des réformes de ce côté-là, il lui faudra compter avec l'association maritime aussi bien qu'avec le département des Chemins de fer. L'association maritime possède des règlements et un système de signaux propre, de sorte que si des navires négligent de s'y conformer, les propriétaires peuvent être tenus responsables de tous les dommages qui peuvent résulter. Cette réserve faite, je suis d'opinion que l'on pourrait mettre fin à la plupart des bruits qui se font entendre sur nos canaux.

M. NESBITT: Quelles sont les sommes que nous avons déjà dépensées pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson?

L'hon. M. REID: Les sommes que nous avons dépensées pour l'exécution de cette entreprise jusqu'au 29 février 1916, sont les suivantes:

Opérations du tracé	$ 508,157 18
Travaux de génie (autres que pour le tracé)	720,191 46
Rails et éclissages	2,045,890 16
Ponts, treillis et ponceaux	707,423 34
Construction de la voie	1,154,959 46
Terrassement	4,738,009 75
Autres dépenses	529,550 91
Total	$10,404,182 26

Pour les travaux de la gare terminus à Port-Nelson, à venir jusqu'au 29 février 1916, les dépenses ont été comme il suit:

Outillage terrestre, matériaux, etc	$ 892,915 98
Outillage flottant	859,458 57
Salaires du personnel à Port-Nelson	1,550,382 29
Service des bateaux	1,148,019 82
Divers	411,002 03
Total	$4,861,778 69

Le grand total s'élève donc à $15,265,960.-95.

M. TURRIFF: Le ministre voudrait-il nous fournir les explications un peu plus détaillées relativement à cette somme de $720,000 qui a été dépensée pour l'exécution de travaux de génie, autres que ceux du traçé? Il me semble que cette somme est extraordinairement élevée, puisque le tracé de la ligne était terminé.

L'hon. M. PUGSLEY: Avec la permission de l'honorable député d'Assiniboia, je désire poser une question au ministre avant qu'il entre dans les détails sur cette entreprise. Le précédent ministère avait fait adopter une loi l'autorisant à vendre des concessions de terre pour se procurer les sommes nécessaires pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'honorable ministre pourrait-il me dire combien la vente de ces homesteads a rapporté au Trésor?

L'hon. M. REID: C'est au ministère de l'Intérieur de fournir ce renseignement. Je regrette de ne pouvoir le fournir moi-même.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre voudrait-il se le procurer? Il est important que nous l'ayons.

L'hon. M. REID: Je le demanderai au ministère de l'Intérieur et le communiquerai à l'honorable député.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai pas d'objection à ce qu'il soit fourni à l'honorable député, mais je pense qu'on devrait le fournir aussi à la Chambre. Il est très précieux. On trouve que le chemin de fer de la baie d'Hudson va coûter cher et être inutile; la population de l'Ouest réplique qu'on a vendu des terres pour le construire et que le gouvernement fédéral est en possession du produit de ces ventes. Je voudrais savoir combien il y a d'argent.

L'hon. M. REID: Je vais noter ces questions, et la prochaine fois qu'il s'agira des crédits j'y ferai des réponses qui seront consignées dans le compte rendu des débats.

M. SINCLAIR: Je présume que le Gouvernement a décidé d'appliquer à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson les deniers provenant de la vente des terres?

L'hon. M. REID: Je trouve que vous allez un peu loin, en ce qui concerne mon ministère. Je ne me suis pas occupé de ce sujet, il regarde le ministère de l'Intérieur. Cependant, je répondrai à cette dernière question en même temps qu'aux autres.

M. TURRIFF: L'honorable ministre ne naviguera pas en eau aussi profonde à Port-Nelson.

L'hon. M. REID: Nous ne redouterons pas les écueils. L'honorable député d'Assiniboïa m'a demandé ce qu'étaient les frais d'ingénieurs, abstraction faite de ceux qui se rapportent aux opérations du tracé. Les voici en détail:

Frais généraux	$118,066 15
Installations de tête de ligne au Pas	12,110 50
Du Pas à Thicket-Portage	312,279 39
De Thiket-Portage à Split-Lake	119,851 72
Split-Lake à PortNelson	157,883 70
Total	$720,191 46

L'ingénieur en chef me dit que le coût des services d'ingénieur durant la construction est estimée pour toutes ces lignes de chemins de fer, à 7 p. 100. L'honorable député admettra que ce pour-cent est même faible.

M. TURRIFF: Ce terrain est bien uni, et je comprends que le Gouvernement va nommer des inspecteurs pour voir à ce que les travaux de construction se fassent conformément aux conditions du contrat. Il faut un certain nombre d'ingénieurs pour les sections. Combien en emploie-t-on? On m'assure qu'il y en a plus qu'il n'en faut et que si l'on veut en placer un quelque part, on l'envoie là.

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef me dit qu'il n'y en a pas plus qu'il n'en faut réellement.

M. TURRIFF: Combien y en a-t-il?

L'hon. M. REID: Ils sont tous le long de la ligne et à Port-Nelson.

L'hon. M. GRAHAM: Y compris la brigade de Port-Nelson?

L'hon. M. REID: Non. Je ne saurais dire exactement combien il y en a à présent. Nous avons dépensé, jusqu'à cette date, pour ce chemin de fer, $10,000,000. J'ai assez confiance en l'ingénieur en chef pour croire qu'il n'emploiera pas plus de monde que de raison, et j'ai la même confiance à l'égard du ministre des Chemins de fer; il a tâché d'employer aussi peu de personnel que possible.

M. TURRIFF: Sans beaucoup de succès.

L'hon. M. GRAHAM: Qui est l'ingénieur chargé de la direction des travaux?

L'hon. M. REID: Celui qui est chargé de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson est un nommé Porter; il est à Winnipeg et a un aide du nom de Gordon. A Port-Nelson il y a un nommé McLachlan.

L'hon. M. GRAHAM: Ce nommé McLachlan est-il celui qui était employé sur le canal de la Trent, autrefois?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. MARCIL: Y a-t-il quelque partie de la ligne en exploitation?

L'hon. M. REID: L'entrepreneur exploite la ligne d'une certaine façon en attendant que le Gouvernement en prenne possession.

M. NESBITT: A-t-on donné à l'entreprise la construction de toute la ligne?

L'hon. M. REID: Oui, de toute la ligne, jusqu'à Port-Nelson.

M. NESBITT: Combien va-t-il coûter, en tout?

L'hon. M. REID: D'après l'estimation de l'entrepreneur?

M. NESBITT: Oui.

L'hon. M. REID: Nous avons adjugé tous les travaux à J. D. McArthur; il fait les travaux, mais c'est l'Etat qui fournit les rails. Le coût estimatif de la ligne est de $16,000,000, celui de la gare terminus de $10,000,000, soit un total de $26,000,000, y compris la gare de Port-Nelson.

L'hon. M. GRAHAM: Y compris aussi l'élévateur?

L'hon. M. REID: Non.

[M. Turriff.]

L'hon. M. MARCIL: Quelle est la longueur de la ligne?

L'hon. M. REID: 425 milles.

M. NESBITT: Cette estimation comprend le coût des rails?

L'hon. M. REID: Oui. Cela comprend tout, excepté le coût de l'élévateur ou des élévateurs.

M. NESBITT: Pas le creusage du chenal. On m'informe qu'il va falloir faire du dragage autour du port.

L'hon. M. REID: Oui, près des docks, mais pas au large dans la baie d'Hudson, et ce dragage est compris dans l'estimation que j'ai fournie.

M. TURRIFF: L'honorable ministre ne m'a pas encore dit combien il y a d'ingénieurs occupés à ces travaux. S'il ne peut me le dire à présent, il me le dira plus tard, je suppose?

L'hon. M. REID: Je serai heureux de me procurer ce renseignement et de le communiquer à l'honorable député.

L'hon. M. GRAHAM: Je pensais que l'estimation de $26,000,000 comprenait le coût d'un élévateur. Si je ne me trompe, il y a eu deux estimations: l'une, de $19,000,000, et l'autre, de $26,000,000. Je me figurais que celle de $26,000,000 comprenait la construction d'un élévateur, mais j'ai pu me tromper.

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef m'informe que quand cette estimation fut faite—c'est M. Butler qui était alors l'ingénieur dirigeant—elle comprenait le coût d'un élévateur.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce que j'ai pensé.

L'hon. M. REID: Ce n'était qu'un devis approximatif des travaux et de leur coût probable.

L'hon. M. GRAHAM: Basé sur un rapport de M. Armstrong.

L'hon. M. REID: Peut-être. Maintenant que les travaux sont avancés, l'estimation est celle que je viens de mentionner, et il va falloir, ajouter à ce montant le prix d'un élévateur.

L'hon. M GRAHAM: L'honorable ministre va voir à ce que tout cela coûte plus cher que prévu?

L'hon. M. REID: Sans doute.

M. NESBITT: Quelqu'un qui a visité les lieux me dit qu'il va falloir du dragage au-

tour des quais et plus loin, dans la baie, et que les parties draguées se rempliront au fur et à mesure qu'on les aura draguées, parce que le fleuve ne cesse de charroyer quantité de vase. L'honorable ministre a-t-il entendu parler de cela? Celui qui m'en a parlé, à moi, a vu de ses propres yeux ce qui en est, et il est digne de confiance.

L'hon. M. REID: J'ai ici la carte faisant voir l'entrée de Port-Nelson; je ne l'ai pas étudiée, mais l'ingénieur en chef me dit que nous avons un chenal d'un demi-mille à 15 milles de largeur avec au moins 19 à 20 pieds d'eau à marée basse.

L'hon. M. MARCIL: Quelle est la marée dans ces parages?

L'hon. M. REID: Elle est généralement de 5 pieds au printemps. Il n'y a de dragage à faire qu'à l'entrée; un chenal d'un demi-mille à 15 milles de largeur sur la profondeur que j'ai indiquée, devrait pouvoir suffire.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre espère-t-il faire remonter ce chenal de 20 pieds de profondeur seulement, par de grands navires destinés au transport du grain?

L'hon. M. REID: C'était la profondeur du port de Saint-Jean, jusqu'en 1908.

M. SINCLAIR: La marée est très forte à Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Elle est de 16 pieds à Port-Nelson et 19 et 16 font 35. Ce sera la profondeur minimum et elle sera amplement suffisante.

M. SINCLAIR: Quelle est la longueur du chenal, entre le quai et la baie?

L'hon. M. REID: Environ 15 milles.

M. NESBITT: Les navires pénétreront-ils à 15 milles dans le fleuve?

L'hon. M. REID: La distance depuis le commencement de l'estuaire, jusqu'à la baie, est de 15 milles.

M. TURRIFF: C'est une opinion assez généralement répandue, dans l'Est, que le chenal, entre Port-Nelson et la baie d'Hudson, est étroit et tortueux; qu'il est exposé à se combler après les crues du printemps et les fortes tempêtes et qu'il faudra draguer continuellement pour le rendre naviguable. Une personne qui était sur les lieux rapporte qu'un navire chargé de bois de construction appartenant au département, s'est échoué à dix milles du port. Je demande au ministre de donner des renseignements complets sur ce chenal. Je ne cherche pas à soulever des objections inutiles, car je tiens à ce que le projet réussisse, mais des milliers de personnes, dans l'Est, sont d'avis que ce chenal est très précaire. Il me fait plaisir d'entendre le ministre déclarer que l'ingénieur en chef est d'opinion que nous aurons un chenal large et sûr. J'aimerais à savoir si les travaux seront permanents ou s'il faudra recommander le dragage tous les ans.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de prendre cette carte où le chenal est indiqué, et de l'étudier?

M. TURRIFF: J'ai vu la carte.

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

Reprise de la séance.

M. TURRIFF: Je désire avoir une réponse à la question que j'ai posée avant la suspension de la séance.

L'hon. M. REID: J'ai discuté la question avec l'ingénieur en chef qui prétend que le chenal est parfaitement sûr; qu'il aura une profondeur minimum de 19 pieds et que nous n'avons pas à redouter qu'il se remplisse. Le chenal qui est d'un demi-mille de large, à l'extrémité, atteint une largeur de 15 milles à l'entrée, et la marée atteint jusqu'à 16 pieds de hauteur. J'ai ici la carte préparée, je crois, par les fonctionnaires du département de la Marine. Ces cartes, naturellement, ne sont jamais imprimées avant que toutes les études hydrographiques soient terminées. Les ingénieurs qui la préparent sont les mêmes qui conduisent tous les travaux hydrographiques du pays; nos cartes marines sont préparées avec beaucoup de soin et sont très sûres.

L'honorable député a parlé d'un navire qui a fait naufrage au début des travaux. Deux navires ont fait naufrage et l'un d'eux s'est échoué à 14 milles du rivage. A cette époque, la navigation dans ces parages n'était pas aussi sûre qu'aujourd'hui et, de plus, ceux qui avaient charge du navire ont fait preuve d'une grande négligence. L'autre navire s'est échoué après être entré dans le port et la cargaison a été sauvée.

Nous avons eu continuellement des navires dans ces eaux, depuis le commencement des travaux et la navigation n'offre aucun danger. Nous n'avons pas eu d'autres accidents que les deux que j'ai mentionnés, et nous les attribuons à la négli-

gence. Les trois navires que le Gouvernement a acheté ont voyagé tous les ans, entre les Provinces maritimes et Port-Nelson, pour le transport des matériaux nécessaires. Plusieurs navires ont été nolisés et il ne s'est pas produit d'accidents. La carte que j'ai ici sera déposée sur le bureau de la Chambre et mon honorable ami pourra se convaincre, en l'examinant que la navigation du chenal est sûre et qu'il peut contredire sans crainte tous les mauvais bruits qu'on fait courir.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre dit que les travaux du port coûteront $10,000,000. Existe-t-il dans le département des plans indiquant la nature, l'étendue et la destination de ces travaux? Si le port, dans son état actuel, est un bon port, une dépense de $10,000,000 pour l'améliorer me paraît considérable.

L'hon. M. REID: J'aimerais que l'honorable député d'Assiniboïa étudiât cette carte.

L'hon. M. OLIVER: Un navire surpris par la tempête dans la baie ne pourrait pas se réfugier dans le port.

L'hon. M. REID: Dans certaine partie du port l'eau a une profondeur de 30 pieds et de chaque côté il y a des battures boueuses qui serviraient de protection pour les navires, à marrée basse.

L'hon. M. OLIVER: Un navire surpris par la tempête serait obligé de rester dans la baie et de s'en tirer le mieux possible.

L'hon. M. REID: Il n'aurait rien à redouter, s'il pouvait se mettre entre les battures boueuses, où la profondeur est de 30 pieds. Les plus fortes vagues sur ces battures, sont de 3 pieds, de sorte qu'un navire n'aurait rien à redouter de la tempête. Le chenal est très large et à la sortie il atteint jusqu'à 15 milles de largeur, à marée haute.

L'hon. M. OLIVER: Un chenal de 15 pieds de largeur, sans protection, permet à la tempête d'exercer beaucoup de ravages.

L'hon. M. REID: Le chenal n'est que d'un demi-mille à l'extrémité intérieure, mais il va en s'élargissant et atteint une largeur de 15 milles. De chaque côté, il y a des battures boueuses et l'ingénieur en chef prétend que la hauteur des vagues, dans les plus fortes tempêtes, ne dépasse pas 3 pieds, sur ces battures. Un navire qui se tiendrait près de ces battures n'aurait rien à redouter de la tempête. Un navire ne tirant pas plus de 19 pieds d'eau peut pénétrer assez loin dans le fleuve pour être à l'abri des plus fortes tempêtes.

L'hon. M. OLIVER: Mes connaissances en navigation sont trop restreintes pour me permettre de discuter cette question. Mon intention, en provoquant ce débat, est de faire observer que nous avons à Churchill un port de refuge où les vaisseaux peuvent être en sûreté pendant les tempêtes. L'eau est très profonde à cet endroit et l'aménagement du port pour le trafic ne nécessiterait pas cette énorme dépense. Voici ce que je désire surtout savoir: Le port de Nelson offre certains désavantages et quelles sont les raisons qui le font préférer au port de Churchill qui offre certainement des avantages? Je sais qu'il y aurait une différence dans le parcours par voie ferrée et que la ligne allant à Churchill serait plus longue que celle qui va à Nelson. Mais cette différence dans le parcours ne me paraît pas suffisante pour renoncer au port de Churchill qui offre un abri sûr aux navires et pour faire accepter le port de Nelson, vers lequel les propriétaires de navires n'oseront pas se diriger. Tout le monde sait que lorsqu'un navire approche des côtes, le capitaine devient inquiet et que les navigateurs évitent autant que possible les ports dont la navigation n'est pas sûre. C'est un désavantage que le port de Nelson aura à surmonter. Je désire savoir pourquoi Nelson a été choisi de préférence à Churchill.

L'hon. M. REID: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux serait probablement mieux en état que moi de répondre à cette question. Churchill est de 80 milles plus éloigné que Nelson, et si Churchill était choisi, le trajet serait allongé de 160 milles, aller et retour. Cet excédent de parcours entraînerait des dépenses considérables dans l'exploitation et exigerait une division additionnelle. Toutes choses étant égales, il avait donc une excellente raison de choisir Port-Nelson comme terminus. Churchill est un excellent port, mais il n'offre pas les mêmes avantages que Nelson pour un trafic considérable.

Cette question du terminus a été déjà discutée. Le ministre des Chemins de fer a envoyé un ingénieur sur les lieux, pour savoir quel port offrait le plus d'avantages et cet ingénieur a fait rapport que Nelson possédait certaines avantages que Churchill n'avait pas. Le ministre a lui-même visité Port-Nelson et Churchill et d'autres fonctionnaires du département sont également allés étudier la question

sur place. C'est après mûre délibération que Port-Nelson a définitivement été choisi. Qu'on ait eu tort ou raison, la question est maintenant réglée et les travaux sont trop avancés pour revenir sur le sujet. Je ne vois pas ce qui pourrait résulter du prolongement de cette discussion.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas bien saisi ce que le ministre entend par protection aux navires. Après avoir étudié la carte, il me semble que Nelson n'est pas un port abrité, et qu'une tempête soufflant du nord-est se ferait fortement sentir dans le port. Autant que je puis voir, les battures boueuses, de chaque côté du chenal, n'offriraient aucune protection. Il faudrait une jetée à cet endroit et je suis certain que le ministre sera obligé d'en construire une. Je suppose qu'il n'ignore pas qu'un navire qui revient d'un long voyage, laisse éteindre ses feux, nettoie ses chaudières et se prépare à repartir.

Mais les vaisseaux qui sont à l'encre dans un endroit exposé aux vents comme celui-là doivent se tenir sous pression, afin d'être en sûreté pendant les rafales; autrement, ils pourraient être poussés sur les battures. Le port lui-même ne semble pas offrir beaucoup de protection. Je ne me rappelle pas s'il est étroit. Y a-t-il à cet endroit du fleuve un coude ou quelque chose qui mette les vaisseaux à l'abri du vent?

L'hon. M. REID: Si l'honorable député jette les yeux sur la carte marine, il s'appercevra qu'il y a des bancs de vase de chaque côté. Si un grand vent du nord-ouest s'engouffrait dans le chenal, les vagues de chaque côté de celui-ci seraient très faibles parce que le chenal est peu profond et qu'une tempête ne peut pas y faire rage comme sur l'Océan. L'honorable député sait que le flux et le reflux se font sentir deux fois par jour, et il faudrait peu de temps à un vaisseau pour se rendre à la jetée que nous construisons; il n'aurait pas à rester longtemps dans le chenal, même si une tempête s'élevait.

M. SINCLAIR: La jetée offre-t-elle un bon abri?

L'hon. M. REID: Près de la jetée, le vaisseau serait complètement à l'abri, car la terre l'environne des deux côtés. Je prends pour admis que l'honorable député parle d'un endroit situé à huit ou neuf milles de la jetée que nous construisons à l'usage des vaisseaux.

L'hon. M. OLIVER: A n'en pas douter, une grande partie de la population se méfie jusqu'à un certain point de la route de la baie d'Hudson. Elle se demande s'il est sage de faire des dépenses pour ce chemin de fer, parce qu'elle n'a pas confiance en la navigabilité de la baie. Il est incontestable que le port de Nelson est le meilleur pour un chemin de fer, mais s'il n'offre pas d'avantages aux navigateurs ou aux armateurs, la dépense que nous faisons est un gaspillage et le projet est discrédité.

Il est souverainement important que le port soit de nature à attirer la navigation, et non à la diriger ailleurs.

Comme nous avons certainement un port semblable à Churchill, bien que le trajet soit de 80 milles plus long, les frais d'établissement de ces 80 milles de voie ferrée, calculés d'après ce que coûte actuellement la voie ferrée n'atteindraient pas $3,000,000, tandis que les améliorations du port de Port-Nelson coûteront $10,000,000 et peut-être beaucoup plus Ce que je veux prouver, c'est qu'il ne convient pas d'imputer cette dépense entière sur le compte du chemin de fer de la baie d'Hudson. Il suffirait de $18,000,000 pour construire cette voie ferrée jusqu'à Churchill, et en faisant quelques dépenses dans ces ports, on permettrait d'y recevoir ou d'y expédier la marchandise. Les armateurs ne douteraient pas des avantages de cette route, après y avoir dirigé le trafic, on aurait le temps et l'occasion de créer le port de Port-Nelson, si les affaires augmentaient; mais à l'heure qu'il est, il me semble que nous mettons les fonds publics et l'avenir de l'entreprise en danger en cherchant à créer un port là où il n'en existe pas. Je me suis déjà permis d'exposer au ministre des Chemins de fer cet aspect de la question, et tant qu'on ne montrera pas à l'aide de plans et d'un cahier des charges, un projet bien conçu pour l'établissement d'un port suffisant et satisfaisant à Nelson, je me croirai tenu de dire au public qu'on n'offre pas de chance de succès à la route de la baie d'Hudson en choisissant Nelson plutôt que Churchill.

Le Gouvernement dépensera peut-être assez d'argent pour établir un port convenable à Port-Nelson, mais le succès de cette route dépend de la possibilité d'adopter le port de Nelson aux besoins de la marine marchande. Bien que cette entreprise puisse réussir, elle pourrait coûter trop cher, et à moins qu'on ne la mène à bonne fin, la route de la baie d'Hudson sera nécessairement discréditée.

Le ministre a dit qu'il ne sert de rien de discuter les avantages respectifs de Fort-Churchill et de Port-Nelson dans le dessein

d'abandonner ce dernier port pour l'autre. C'est possible, mais je m'efforce de faire comprendre au Gouvernement que, ayant fait choix de Port-Nelson comme tête de ligne du chemin de fer, il est tenu d'assurer la réussite du projet et de rendre le Port-Nelson acceptable au commerce maritime. Le Gouvernement qui fait choix de Port-Nelson de préférence à Fort-Churchill doit en assumer toute la responsabilité.

Quelles que soient les dépenses ou quel que soit la réussite ou l'insuccès du projet ou de la route de la baie d'Hudson, il ne devra pas les attribuer au projet ou à la route de la baie d'Hudson, mais s'en reconnaître l'auteur. S'il réussit, nous lui en donnerons tout le mérite et nous serons tous contents; mais en cas d'insuccès, le blâme devra retomber sur lui, et non sur le projet du chemin de fer et de la route de la baie d'Hudson.

L'hon. M. REID: L'honorable député a parfaitement raison de dire que nous devons établir un port et des abords qui conviennent aux armateurs. N'importe quel gouvernement y serait tenu. C'est ce que nous avons fait jusqu'à présent. Tous les armateurs qui ont envoyé des vaisseaux à Port-Nelson sont très satisfaits des cartes marines actuelles. Jusqu'à ce jour, nous avons dépensé à Port-Nelson ce qu'il aurait fallu dépenser à Fort-Churchill, car les dépenses ont trait dans une grande mesure à l'outillage qu'il nous faudra avoir à ce dernier endroit.

Avant l'entrée du ministre des Chemins de fer au département, tout le projet de la baie d'Hudson a été examiné et arrêté par ses prédécesseurs, et il a été entrepris du consentement des deux partis, pour le bien de l'Ouest. Même si les travaux de Port-Nelson devaient coûter plus cher en ce moment et ce port ne valait pas mieux que celui de Fort-Churchill, je soutiens qu'il serait encore bien préférable de dépenser autant d'argent à Port-Nelson qu'à Fort-Churchill parce que, si nous avions fait choix de Fort-Churchill, comme l'honorable député nous le conseille, il nous aurait fallu rendre à 80 milles plus loin les trains de blé récolté au Nord-Ouest, afin de mettre ce blé à bord des vaisseaux.

Il nous aurait aussi fallu ramener les trains de cette distance de 80 milles. Cela coûte cher et qui paierait pour faire remorquer ces trains sur cette distance de 160 milles. L'honorable député n'ignore certainement pas que ce surcroît de dépenses retomberait sur les cultivateurs de l'Ouest sous la forme de tarifs de transport plus élevés.

[L'hon. M. Oliver.]

L'honorable député n'admet-il pas avec moi que, si nous pouvons avoir un port à un endroit qui nous permettra de supprimer pour toujours le transport de la marchandise sur cette distance de 160 milles, la somme économisée en quelques années sera probablement plus que le double du coût entier de la tête de ligne? Il ne saurait, il me semble, y avoir divergeance d'opinions sur ce point.

L'honorable député est d'avis que le ministre des Chemins de fer et des Canaux, se fondant sur les renseignements que ces employés lui ont donnés et sur les preuves qu'il a recueillies, a cru que les améliorations de Port-Nelson coûteraient beaucoup plus que celles de Churchill; c'est aussi le sentiment du représentant d'Edmonton. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux avait à décider lequel des deux ports serait plus utile aux agriculteurs du Nord-Ouest, et lequel coûterait moins cher. Nous pensions jusqu'à ce moment-là que la construction d'un chemin de fer exigerait le transport de la marchandise, à l'allée et au retour, sur une distance de 80 milles au plus; c'était un désavantage.

D'après les renseignements que possédait alors le ministre quant au coût des travaux nécessaires pour mettre le port de Fort-Churchill dans un état satisfaisant il fallait dépenser: pour les travaux du port, les jetées, le draguage, sans compter les phares et le balisage, $6,675,000. On calculait que les mêmes travaux exécutés à Port-Nelson coûteraient $5,065,000. Je ne sais pas si le représentant de Renfrew-Sud (M. Graham) était lui-même de cet avis. En tout cas, les fonctionnaires pensaient que le Port-Nelson était sûr, que son choix éviterait le transport sur une distance de 80 milles, transport que les cultivateurs du Nord-Ouest auraient dû payer à perpétuité, si l'autre port avait été choisi.

En rendant le grain à Port-Nelson plutôt qu'à Fort-Churchill, tous les cultivateurs économiseraient un demi-cent par boisseau. De plus, la différence entre le coût des travaux dans les deux ports s'élèverait à $1,600,000.

M. HUGHES (I. P.-E.): Qui a fait ce rapport?

L'hon. M. REID: J'étais à lire un rapport sur le chemin de fer de la baie d'Hudson, rapport préparé en 1809 par M. Armstrong et revisé par M. Butler. Au sujet de ce que les améliorations coûteront en sus de la somme mentionnée, il ne faut pas perdre de vue que tout le coût des installations est actuellement porté au compte de

ce terminus. Les fonctionnaires du département qui ont été envoyés sur les lieux, depuis le sous-ministre jusqu'au dernier, n'ont rien négligé pour obtenir des chiffres exacts. D'après les renseignements que je possède, je crois que M. Butler, le sous-ministre en ce temps-là, M. Armstrong, l'ingénieur des travaux, et tous ses fonctionnaires en sont venus à la conclusion, en se fondant sur les données qu'ils ont pu se procurer, que Port-Nelson était le meilleur endroit. M. Cochrane a envoyé un autre homme sur les lieux, et celui-ci a fait exactement le même rapport. Puis, M. Cochrane lui-même s'est rendu là-bas, a examiné les lieux et tiré la même conclusion. Dans les circonstances, je ne vois pas qu'on puisse critiquer la décision qui a été prise. Les capitaines qui ont navigué dans ces parages pensent que Port-Nelson est le meilleur endroit.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre a dit que les armateurs qui ont envoyé des vaisseaux là-bas ont été très satisfaits de Port-Nelson. A quelles fins les y ont-ils envoyés?

L'hon. M. REID: Nous avons fait transporter des cargaisons de vivres et de fournitures par nos propres navires; avant cela, nous étions obligés d'en noliser.

M. HUGHES (I. P.-E.): Je pensais que le ministre voulait parler de navires que l'on aurait envoyés là-bas pour des objets de commerce. Les gens que le ministère a envoyés à la baie d'Hudson ont dû être enchantés de voir que l'usage de leurs navires leur était si généreusement payé. A-t-on reçu quelque rapport des personnes chargées du transport à la baie d'Hudson?

L'hon. M. REID: Depuis que la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson est commencée, je le demande à la Chambre, aurait-on pu faire plus que n'ont accompli le chef actuel du ministère et ses deux prédécesseurs?

M. HUGHES (I. P.-E.): Tout le travail a été accompli par les entrepreneurs du chemin de fer.

L'hon. M. REID: Par les fonctionnaires du ministère qui ont recueilli des renseignements aussi exacts que possible. Nous avons envoyé là-bas des navires du ministère de la Marine, et nous en avons affrété un grand nombre qui ont transporté des cargaisons comprises à Port-Nelson.

M. HUGHES (I.P.-E.): Combien s'en est-il perdu?

L'hon. M. REID: Il s'en est perdu un à 14 milles du chenal; il avait fait fausse route. L'autre que l'on a perdu était entré dans le port, et c'est à la suite de quelque négligence qu'il quitta sa bouée d'amarrage pour aller s'échouer sur la rive. On supposa plus tard que le feu y avait été mis.

Le ministre est tenu de se procurer les renseignements les plus précis avant de choisir l'endroit où l'on devra établir la gare terminale; il charge ses ingénieurs d'aller faire l'examen le plus minutieux des ports et tâche d'obtenir des navigateurs qui sont allés là-bas autant de renseignements que possible. Le ministre qui arrête sa décision après s'être ainsi consulté avec son sous-chef et ses ingénieurs, après avoir recueilli et examiné les données les plus complètes; ce ministre, dis-je, je prétends qu'il a accompli son devoir; peu importe que l'on vienne ensuite à constater qu'il s'est trompé.

Afin de pouvoir déterminer l'endroit qui se prêtait le mieux aux installations de tête de ligne tout en tenant compte de l'intérêt de la population du Nord-Ouest, les prédécesseurs de l'actuel ministre ont assurément, à l'instar de ce dernier, mis à contribution toutes les sources de renseignements. On a fait le choix du port, et je me plais à espérer que tous ceux qui ont participé à ce choix verront leurs prévisions se réaliser. Nous comptons aussi, il va sans dire, sur le succès du chemin de fer. Ainsi que je le rappelais il y a quelques jours, j'avais tout d'abord pensé que l'entreprise ne serait pas couronnée de tout le succès que nous prévoyons aujourd'hui; mais j'ai changé d'avis, et je crois que beaucoup d'autres en auraient fait autant s'ils avaient eu comme moi l'occasion de s'entretenir de ce sujet avec les fonctionnaires au fait de toute la situation, avec ceux qui se sont transportés sur les lieux, avec les patrons de navires qui ont pratiqué la baie d'Hudson, et d'entendre le ministre des Chemins de fer dire ce qu'il pense des possibilités de l'avenir. Je suis convaincu que la mise en exploitation de ce chemin de fer conférera à la population de l'Ouest un avantage dont on peut difficilement se faire une idée à l'heure actuelle.

M. TURGEON: Le ministre sait que j'ai toujours été en faveur de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson; mais j'ai toujours pensé, je dois le dire, que le terminus en serait établi à Fort-Churchill. Cette conviction était fondée sur les renseignements que fournis-

sent aux habitants des Provinces maritimes les vieux loups de mer qui ont pratiqué la baie d'Hudson et les propriétaires de navires qui y ont fait la traite. Ces vieux navigateurs ont toujours été d'opinion que si l'on venait à construire un chemin de fer par là, on devrait le faire aboutir à Fort-Churchill, qui est un port naturel, le port le plus sûr qui se puisse trouver; tandis que Port-Nelson leur apparaissait comme un problème insoluble.

Au dire du ministre, si l'on avait fait aboutir la ligne à Fort-Churchill, il aurait fallu l'allonger de quelque 80 milles; mais je me demande si l'on n'aurait pas pu, en établissant le tracé un peu plus vers l'ouest, atteindre Fort-Churchill sans qu'il fût besoin d'allonger ainsi la ligne de 80 milles. Fort-Churchill étant, au dire des vieux navigateurs qui ont fréquenté la baie d'Hudson, plus avantageusement situé que Port-Nelson, les plus grandes facilités de navigation et la réduction des taux d'assurance eussent compensé le surcroît de dépense.

Quoi qu'il en soit, les marins en question considèrent que Fort-Churchill offre plus d'avantages que Port-Nelson. De son côté le ministre nons dit qu'il est maintenant trop tard pour songer à Fort-Churchill. Je n'ai pas de reproche à lui faire à ce sujet; il doit avoir pris les meilleurs avis et on a dû les lui donner de bonne foi; mais ils ne s'accordent point avec l'opinion qui prévaut chez les loups de mer des Provinces maritimes.

Si la décision que l'on a prise est irrévocable, je ferai observer au ministre qu'il importe d'améliorer à tout prix le port de Port-Nelson et de faire en sorte qu'il réponde aux exigences du service que l'on attend du chemin de fer de la baie d'Hudson. Là-bas, la saison de la navigation ne dure pas plus de trois mois par an, et c'est là la seule chose qui pourrait peut-être ébranler ma confiance; mais, étant donné le progrès sur lequel nous avons lieu de compter, ces trois mois de navigation seraient d'un grand avantage pour les exportateurs de grain et les éleveurs de bétail; ils feraient prendre un nouvel essor au développement de l'Ouest et permettraient aux cultivateurs des régions occidentales d'exporter leurs produits à des conditions plus avantageuses que celles que leur offrent les longues lignes qui aboutissent à nos ports maritimes de l'Est. Je dis donc au ministre que l'amélioration de ce port est chose qui s'impose nécessairement. Mais, je le répète, la décision prise par le ministère est diamétralement opposée à

l'opinion des vieux marins de Saint-Jean et de Terre-Neuve qui ont fréquenté les eaux de la baie d'Hudson et n'ont pas le moindre intérêt politique à cette question. Voilà ce dont je tenais à pénétrer le ministre.

M. NESBITT: Qu'est-il advenu de la drague que l'on a expédiée là-bas? On a dit qu'elle s'est brisée et qu'on ne pouvait s'en servir. C'est de Toronto, je crois, qu'on l'a expédiée. S'en sert-on maintenant? Je profite de ce que j'ai la parole pour demander si le personnel employé à la construction du chemin de fer a fourni des indications sur le trafic, à destination de l'Est aussi bien que de l'Ouest, que l'on recueillera sur le parcours de la ligne ou dans les environs.

L'hon. M. REID: La drague en question a fonctionné pendant à peu près neuf semaines, l'an dernier; cette année, elle fonctionne de façon parfaitement satisfaisante.

L'hon. M. GRAHAM: Il y avait quelque chose qui n'allait pas quand elle est arrivée là-bas.

L'hon. M. REID: On l'avait avariée en l'échouant pour l'hiver; mais elle a été réparée. Elle a fonctionné de façon satisfaisante pendant neuf semaines, et elle fournira un bon service dans le cours de la prochaine saison.

Pour ce qui est du trafic à destination de l'ouest, le sujet est de ceux sur lesquels il est difficile de se prononcer. Là-dessus, chacun a son opinion. Quant à moi, je pense que les navires iront chercher à la baie d'Hudson des cargaisons de grain qu'ils transporteront directement à l'étranger...

M. NESBITT: C'est là du trafic à destination de l'Est; prévoit-on qu'il y en aura pour l'Ouest?

L'hon. M. REID: On transportera vers l'ouest le charbon, les rails d'acier et d'autres produits. Il n'est pas impossible que Montréal et même les Provinces maritimes participent à l'alimentation du trafic à destination de l'Ouest.

M. NESBITT: Ce n'est pas de cela, c'est du trafic que l'on recueillera sur le parcours de la ligne, entre la baie d'Hudson et le Pas que je veux parler.

L'hon. M. REID: Sur le parcours du chemin de fer, il y a du bois, du poisson et du minerai. J'ai remarqué qu'on s'occupe par là de l'extraction du minerai, et il y existe, me dit-on, une zone propre à la culture. D'après les renseignements que je possède,

on trouve là le bois et le minerai en abondance, et il va sans dire que le poisson n'y fait pas défaut.

M. SINCLAIR: A en juger par les rapports, le bois qu'il y a là n'a guère de valeur.

L'hon. M. REID: Il est d'un grand prix pour la consommation locale.

M. SINCLAIR: Le rapport du service technique pour 1915 fait voir que le bois est en bonne partie rabougri et que les terrains marécageux se rencontrent fréquemment. Il s'y trouve, dit-on, de la terre argileuse propre à la culture, mais le sol est en grande partie marécageux; on y trouve un peu de poisson blanc et de truite, mais la terre arable est plutôt rare, et on n'en rencontre que dans les régions boisées. Les principales industries, est-il dit dans le rapport, résideront dans l'exploitation de la pêche et des mines. De plus, à en juger par certain paragraphe du rapport, il gèle par là tous les mois de l'année, sauf peut-être en juillet; aux premiers jours de mai 1914, le sol était encore recouvert d'une couche de neige épaisse de 2 pieds qui ne disparut pas entièrement avant la mi-juin, et il recommençait à geler le 20 août. Le climat est donc un peu trop rigoureux pour que les colons aillent s'établir par là. D'après le rapport, on trouve un peu de bois au bord des cours d'eau, il y a un peu de terre glaise, mais le sol est en assez grande partie marécageuse, et il semble que le climat soit très froid.

M. TURRIFF: Pour ce qui est des gelées, je dois dire que dans l'Ouest, du moins dans la Saskatchewan, la récolte a été, l'an dernier, d'une abondance sans précédent, bien qu'on y ait eu des gelées à chaque mois de l'année. Qu'il gèle tous les mois dans une région, cela ne veut pas nécessairement dire qu'il n'est point propre à l'agriculture. Au Yukon, mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) l'a dit, on récolte des légumes superbes. Il y a dans la vallée de la rivière Brûlée une zone argileuse propre à la culture.

Sans compter les avantages d'une ligne directe, nous aurons là un bon chemin de colonisation et une partie au moins de la région recevra un grand nombre de colons. Il n'y a pas de doute que ces terres sont propices à la culture mixte.

M. SCHAFFNER: Je me permettrai quelques mots relativement à la question de température. J'ai fait une longue étude de la région que traverse la voie, et je me suis procuré tous les renseignements possibles. Je ne vois pas que j'aie à revenir sur le sujet aujourd'hui.

Je n'impute pas de préjugés aux gens de l'Est, mais s'ils veulent envisager bien en face la situation des gens de l'Ouest, il ne s'élèvera pas une seule protestation contre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et il ne s'exprimera pas un seul doute sur la navigabilité de la baie et de son détroit.

Je me suis levé pour répondre à mon honorable ami (M. Sinclair) qui prétend qu'il y a dans cette partie du pays des gelées d'un bout de l'année à l'autre à l'exception d'un mois. Mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff) a réfuté cette assertion. Dans les trois provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, il ne s'est pas passé, l'an dernier, un seul mois sans que nous eussions des gelées. Plus que cela, une année, qui nous a donné une des meilleures récoltes que nous ayons jamais eues, il est tombé 7 à 8 pouces de neige le 12 juin et nous avons eu une tempête de neige le 15 septembre. Telle est l'excellence de ces régions que toutes ces petites avaries ne nous empêchent pas d'avoir de bonnes récoltes, et n'arrêteront pas non plus le transport de nos produits par voie de la baie d'Hudson.

Où nous en sommes, la nécessité n'est plus à prouver d'ouvrir pour l'Ouest un débouché comme celui qui va s'établir.

Je voudrais saisir la Chambre d'un aperçu ou deux. L'un se rattache à la culture du blé. D'aucuns nous disent que nous pourrions, dans l'Ouest, cultiver des pommes et des fruits. Mon expérience date de 1882 et j'en suis arrivé à la conclusion que nous pouvons cultiver les fruits mais que pour de longues années les produits principaux du cultivateur de l'Ouest resteront le blé et le bétail.

Le blé s'est vendu un très bon prix, et au prix actuel nous pourrions peut-être par la longue route expédier notre blé à Montréal avec profit. Peut-être suis-je un pessimiste, mais quand on tient compte de cette immense quantité de grain à transporter, on doit comprendre toute l'importance que prend le problème du transport. 125,000,000 est le nombre d'acres qui peuvent produire du grain, et aujourd'hui il n'y en a que 20,000,000 en culture, qui cette année ont produit 600,000,000 de boisseaux; ces chiffres donnent une idée de ce que ce pays finira par produire.

Quand notre production aura augmenté, ainsi que la productin de tous les autres pays à blé où s'en récoltent aujourd'hui

d'énormes quantités, le prix du blé ne saurait se maintenir au chiffre actuel. A cette époque future, nous, députés—peu importe le parti alors au pouvoir—auront à faire l'impossible pour diminuer les frais de transport, soit par la baie d'Hudson.

Le comité n'a pas besoin de se faire expliquer la différence dans les frais de transport par eau et par terre. Le navire coûte moins cher que le chemin de fer.

Vous savez comme moi que tandis que le Manitoba peut se tirer d'affaire si vous avez à donner à l'Alberta et à la région de la rivière à la Paix les moyens d'expédier leurs produits, le problème se pose encore plus pressant.

Je vais faire avec vous le calcul de la différence entre ce qu'il en coûte pour sortir le grain par la baie d'Hudson et pour l'expédier par Montréal.

Ce n'est pas le premier chemin de fer qui a ses adversaires. Ce n'est pas la première fois que nous entendons parler de pays de glaces. Je parie que quand mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) a voyagé dans ces régions, il a fait assurer sa vie de crainte qu'il ne fût tué par les Indiens ou qu'il ne gelât à mort et ne pût revenir en pays civilisé. C'est exactement ce qu'il a fait.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

L'hon. M. OLIVER: Non pas dans les détails.

M. SCHAFFNER: Voilà ce que les adversaires disent de cette partie du pays. La navigabilité de la baie d'Hudson du détroit d'Hudson n'est plus à démontrer. Mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) qui vient des environs d'Halifax parle de température.

Qu'il me permettre de lui dire que la température moyenne du mois de juillet au mois d'octobre est de 62 degrés et demi. Durant ces quatre mois, la température moyenne est plus élevée que celle de dix des principales stations distribuées entre Halifax, et Fort-Simpson sur le fleuve Mackenzie.

L'hon. M. REID: Il ne demeure pas près d'Halifax.

M. SCHAFFNER: Oui, il ne demeure pas loin de Halifax. Environ les deux-tiers de la partie sud de la baie d'Hudson, peut-on dire, ont joui de cette température.

Les Etats-Unis ont eu la même expérience. Parmi les gens des Etats-Unis régnait la même crainte qui règne chez quelques-uns de nos amis de l'Est aujourd'hui—si vraiment ils ont cette crainte, et si j'en juge par les conversations privées que j'ai eues, il s'en trouve pour le redouter—que ce chemin de fer va leur enlever une partie de leur commerce. Personnellement, quoique je ne sois pas ingénieur tout en ayant autant de connaissance en génie civil que plusieurs honorables députés de la gauche qui s'aventurent de discuter cette ligne, je suis persuadé que la baie et le détroit d'Hudson sont navigables cinq mois de l'année. Il est à signaler que jamais un banc de glace ne pénètre dans la baie d'Hudson, et jamais sur une longueur de 400 milles dans le détroit d'Hudson. Les seuls bancs de glace qui nous arrivent viennent des régions voisines de la province de mon honorable ami; ils se forment au large de Terreneuve, remontent le détroit d'Hudson environ 100 milles, là rencontre des courants contraires qui les entraînent à l'océan. Ils pénètrent dans le détroit d'Hudson à environ 100 milles, alors que des courants se dirigeant vers l'est les charrient à la mer. Il est reconnu qu'on n'a jamais rencontré un banc de glace dans la baie et le détroit d'Hudson sur une distance de 400 milles de son embouchure.

La même opposition et la même critique se sont élevées aux Etats-Unis contre l'ouverture du port de Galveston; on prétendait que les Etats de l'Est seraient ruinés.

Mais qu'arriva-t-il? Au lieu de réunir les Etats de l'est, l'inauguration de ce port leur fut d'un grand avantage, parce qu'il a fourni un immense débouché aux produits de leurs manufactures.

M. NESBITT: Je ne crois pas que personne ici craint que ce chemin de fer va faire du tort à l'est du Canada.

M. SCHAFFNER: Pourquoi donc tant d'opposition? Mais je ne tiens pas à m'arrêter là-dessus.

L'Ouest canadien a besoin de ce chemin de fer qui le relie à la baie d'Hudson. En organisant un système de navigation, je suis convaincu que la baie d'Hudson sera navigable, sinon l'Ouest se trouve en face d'un problème bien sérieux. Avec la permission de la Chambre, je mettrai en regard les distances à compter de Liverpool; ces chiffres vont, je crois, faire ouvrir les yeux, à un grand nombre de députes. La distance du Fort-Churchill à Liverpool est de 3,000 milles; de Montréal à Liverpool, 3,220. Je parle de Fort-Churchill, parce que j'ai toujours été convaincu et je le suis encore—quoique je ne fermerai pas les yeux à l'évidence—qu'on aurait dû choisir honorable déposa un bill pour autoriser Fort-Churchill. Je ne suis pas ingénieur

et les ingénieurs ont peut-être démontré le plus la supériorité de Port-Nelson. Mais je dois bien quelquefois partager l'avis de l'honorable député d'Edmonton.

L'hon. M. OLIVER: Il le faut, n'est-ce pas?

M. SCHAFFNER: Si Fort-Churchill est le meilleur port, et les ingénieurs sont de cet avis, alors une différence de 80 milles en chemin de fer n'est pas une raison suffisante pour préférer Port-Nelson à Fort-Churchill. Je crois me rappeler que c'est l'honorable député de Renfrew-Sud qui a parlé de faire ce changement sous l'ancienne administration. Possible que je me trompe, mais je crois que mon honorable ami (M. Graham) favorisait Port-Nelson plutôt que Fort-Churchill.

De Montréal à Liverpool, la distance est plus longue de 220 milles que de Fort-Churchill à Liverpool. La distance de New-York à Liverpool est 3,057 milles. De Saint-Paul à Liverpool via New-York 4,440 milles; de Saint-Paul à Liverpool via la baie d'Hudson, 4,096 milles. De Duluth via New-York à Liverpool, 4,201 milles; de Duluth via la baie d'Hudson à Liverpool, 3,728 milles. De Vancouver à Liverpool via le Pacifique-Canadien, 5,868 milles; de Vancouver à Liverpool via la baie d'Hudson, 4,588 milles, soit 1,300 milles de sauvés entre Vancouver et Liverpool, ce qui doit compter pour quelque chose.

Voyons maintenant les distances en territoire canadien. De Brandon à Montréal la distance est de 1,555 milles; de Brandon à Churchill, 940 milles; de Medicine-Hat à Montréal, 2,082 milles; de Medicine-Hat à Churchill, 1,076 milles; de Calgary à Churchill, 1,256 milles; de Calgary à Montréal, 2,262 milles; de Winnipeg à Montréal, 1,422 milles; et de Winnipeg à Churchill, 945 milles.

M. SINCLAIR: Par quelle ligne?

M. SCHAFFNER: Une ligne quelconque, le Nord-Canadien ou le Pacifique-Canadien.

De Prince-Albert à Montréal la distance est de 1,958 milles et de Prince-Albert à Churchill 717 milles. De Battleford à Montréal, 1,094 milles et à Churchill, 876 milles; de Saskatoon à Montréal, 1,924 milles et à Churchill, 86 milles; d'Edmonton à Montréal, 2,247 milles et à Churchill, 1,129.

Tous ces chiffres ont été vérifiées et leur exactitude ne fait pas de doute. Ils démontrent jusqu'à l'évidence combien le transport à la baie d'Hudson est plus court, sans que le trajet maritime soit plus long.

Je ne veux pas ce soir faire un aussi long exposé de la question que je l'ai fait par le passé.

Je suis personnellement convaincu que le Seigneur a placé la baie d'Hudson où elle se trouve afin d'aider cette vaste région de l'Ouest et nous ne voulons pas que ses créatures qui habitent l'Est tentent de mettre des entraves à sa volonté. Je crois que ce chemin de fer est un don du Ciel à la population de l'Ouest. Tout le monde sait ce qu'on a dit au sujet du chemin de fer Pacifique-Canadien; pourtant, nulle entreprise sous le soleil n'a été couronnée d'un succés plus grand. On a aussi parlé du canal de Panama.

L'hon. M. GRAHAM: Et ce sera également le cas pour le Transcontinental.

M. SCHAFFNER: Oui, dans quelques années; et puisque l'honorable député a soulevé ce point, je vais faire connaître mon attitude. Il y a suffisamment de travail pour le chemin de fer du Nord-Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien à travers les trois provinces des Prairies. A mon sens, nous n'aurions pas dû construire trois voies ferrées partant de Port-Arthur et se dirigeant vers l'Est, pas plus loin, cependant, à l'Est jusqu'à Sudbury ou North-Bay.

Je crois encore qu'il n'y a pas, à l'heure qu'il est, assez de trafic pour trois chemins de fer à l'ouest d'Edmonton. Mais j'ai la plus entière confiance dans mon pays, et je crois que l'heure arrivera où ces lignes seront en pleine exploitation fructueuse.

Le Canada va se développer et il fournira assez de besogne à ces trois voies ferrées et il en restera encore assez pour le chemin de fer de la baie d'Hudson. J'ai des statistiques pour chaque année; elles se rapportent à la moyenne du temps durant lequel la baie et le détroit sont navigables, du 19 juin au 8 novembre. Je suis convaincu que lorsque l'on aura assuré, par tous les moyens connus, la sécurité de la navigation, la baie et le détroit seront navigables durant quatre à cinq mois de l'année; et si l'on a quatre mois durant lesquels la baie et le détroit sont navigables, le pays se trouvera à en bénificier énormément. Je ne suis pas prophète, mais j'aimerais qu'on se rappellât ce que je vais dire, ce soir: Il ne s'écoulera pas beaucoup d'années—peut-être dix ans, à peine—avant que celui qui sera assez fortuné pour siéger en cette enceinte, s'étonne et se demande comment quelqu'un a pu avoir le courage de s'élever contre la nature et de dire un seul mot contre la construction du chemin de fer

de la baie d'Hudson et de navigabilité de la baie et du détroit d'Hudson.

M. ROBB: Il me semble que la dernière observation qu'à faite l'honorable député (M. Schaffner) démontre qu'au point de vue d'une route de transport du grain, celle de la baie d'Hudson ne sera avantageuse que durant un mois à peine de l'année. Il nous a dit que l'expérience de trente années environ faisait voir que la saison de navigation s'étendait du 19 juin au 8 novembre. Je veux poser une question au jugement de l'honorable député.

Qui enverra du grain à la baie d'Hudson après le 8 novembre et encourra le risque de transporter ce grain jusqu'en juin, dans un temps où les récoltes des pays du sud parviennent aux marchés de l'univers, et où, ainsi que tous ceux qui font le commerce du grain le savent, le prix du grain commence à baisser? Le seul mois avantageux pour le transport du grain par la route de la baie d'Hudson sera celui qui suivra le temps où la manutention du grain commence—et ce travail ne se fait pas avant le mois d'octobre—jusqu'au 8 novembre.

Je ne veux pas discuter les avantages et les inconvénients de la route de la baie d'Hudson, mais il me semble qu'aujourd'hui, lorsque le Canada a un aussi grand besoin d'argent, la route de la baie d'Hudson peut attendre quelque temps encore. Qu'on remette sa construction jusqu'à ce que nous ayons établi que l'Ouest peut produire chaque année, des récoltes aussi abondantes que l'a été celle de l'année dernière. On doit se rappeler que la récolte de l'an dernier a été une récolte phénoménale. Durant plusieurs années auparavant, nous n'avions qu'une récolte limitée. Cet argument présente un aspect qui m'apparaît comme un problème insoluble. Durant à peu près la moitié de la session, nos amis de l'Ouest ont plaidé en faveur de l'accès aux marchés des Etats-Unis et ils ont employé l'autre moitié à dire qu'ils veulent que le grain destiné à l'exportation prenne la route du nord. Je veux savoir exactement ce qu'il en est. Qui va envoyer du grain pour le mettre en entrepôt à la baie d'Hudson, acquitter les taux de transport, ceux des banques, de l'assurance et de l'entreposage de novembre à juin, le gardant là jusqu'à ce que la récolte de l'année suivante arrive?

M. SCHAFFNER: Je croyais que j'avais expliqué cela parfaitement. Nous pourrons nous attendre à vendre notre blé bien meilleur marché lorsque nous l'expédierons par la route de la baie d'Hudson que lorsque nous l'enverrons par la route de Montréal, parce qu'il ne nous en coûtera pas autant pour le rendre aux marchés.

L'hon. M. GRAHAM: On s'attend peut être à ce que je dise quelques mots sur ce sujet. Je ne suis par certain de l'exactitude des distances données par le ministre. Celui-ci est-il certain que la distance qui sépare la Mission-du-Pas de Nelson représente 425 milles?

L'hon. M. REID: Je la trouve dans le rapport imprimé.

L'hon. M. GRAHAM: Autant que je me rappelle, cette distance est de 410 milles, mais je puis me tromper.

L'hon. M. REID: Je l'ai lu dans le rapport imprimé, mais je l'ai dans le mémoire que le sous-ministre m'a adressé. Autant vaut pour moi lire le renseignement que ce dernier contient:

Parcours	Milles.
Du Pas à Ticket-Portage	185.5
De Ticket-Portage à Split Lake Junction	68.00
De Split-Lake-Junction à Port-Nelson	170.00
Total	424.00

	Milles.
Total des milles de voie ferrée, ligne principale	241
Total des milles de voie ferrée, voies d'évitement	24
Total des milles de voie ferrée, voies temporaire	33
Terrassement achevé (à l'exception de celui de quelques ravins)	378
Nivellement de la voie	225

L'hon. M. GRAHAM: Alors ce sont là les calculs revisés. J'avais dans l'idée aussi que la distance qui sépare Port-Nelson de Churchill n'était pas aussi grande que celle mentionnée par mon honorable ami, soit 80 milles.

L'hon. M. REID: Ce sont les chiffres officiels.

L'hon. M. GRAHAM: La mémoire doit me faire défaut. Sans doute, je ne tombe pas d'accord avec un certain nombre de personnes, mais je suis encore partisan de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson.

L'hon. M. REID: C'est aussi mon cas.

L'hon. M. GRAHAM: En ma qualité de membre de l'ancien gouvernement. Je ne me suis pas ardemment intéressé à ce projet sans avoir beaucoup étudié et réfléchi. Le projet présente beaucoup d'embarras, mais n'empêche que nous n'avançions dans l'étude des diverses difficultés qui surgissent dans le transport soit par chemin de

fer soit par navire, et c'est pourquoi j'espère que l'on fera en sorte de faire disparaître quelques-unes de ces difficultés avec le temps. Le jour n'est pas éloigné où nous aurions ri d'une personne qu'aurait essayé d'ouvrir la navigation du Saint-Laurent quelques semaines avant la descente des glaces, au printemps—en réalité, on a ridiculisé tout d'abord cette idée. Si quelqu'un nous avait dit, il y a quelque années à peine qu'un des grands gouvernements européens s'adresserait au Canada pour acheter de lui un navire brise-glace moderne, sinon deux, pour lui enseigner comment entretenir la navigation d'hiver, on se serait moqué. Mais nous faisons des progrès et j'entretiens l'espoir que la navigation du détroit d'Hudson se prolongera durant un laps de temps plus long que celui indiqué dans les rapports déjà faits. Le détroit ne gêle pas, ainsi que certaines gens se l'imaginent; la difficulté provient de la glace qui descend dans le détroit. Avec notre télégraphie sans fil, nos nouvelles méthodes de signaux et les autres améliorations, il me semble qu'on peut tenir un chenal ouvert dans le détroit plus longtemps qu'auparavant, alors même qu'il arrive que le chenal dévie un peu. Mais en supposant que la saison soit courte, nous devons nous rappeler qu'il va se produire une exportation considérable de l'Ouest, indépendamment de celle du blé. Je parle particulièrement du bétail.

Ceux qui connaissent la partie septentrionale de l'Alberta ont été grandement impressionnés des avantages qu'elle offre au point de vue des produits de l'industrie laitière. L'état dans lequel le produit est apporté au marché est une considération presque aussi importante que le sont celles du tarif et de la rapidité du transport. Donc, ceux qui expédient du bétail trouvent qu'une des grandes difficultés qu'ils ont à surmonter, c'est de conduire leur bétail, dans le meilleur état possible, à un port maritime. Si la température est chaude, il y a une grande réduction dans la valeur du bétail avant qu'il n'atteigne le port d'expédition. Mais le bétail qu'on doit expédier de l'Ouest peut être transporter d'un grand nombre de localités centrales au port de la baie d'Hudson, puisqu'il ne passe que deux nuits et un jour dans le wagon qui le transporte. Les nuits sont fraîches, alors même que le jour est chaud, de sorte qu'on placerait le bétail à bord du navire, à la baie d'Hudson, dans un état presque aussi bon que celui où il se trouvait, lorsqu'il a quitté le point de production. Je crois que cela donnera de l'impulsion à l'élevage du bétail dans des parties de l'Ouest où probablement cette industrie deviendra la principale source du bien-être de la population qui s'y livrera..

On peut dire autant des produits de l'industrie laitière; on peut les expédier par la route de la baie d'Hudson, tout en leur conservant leur qualité primitive. Je n'ai pas modifié, un seul instant mon opinion que le projet de la baie d'Hudson sera couronné de succès, nonobstant les difficultés qui ont surgi.

Les honorables députés doivent se rappeler que beaucoup de choses dites contre la route de la baie d'Hudson n'ont pas été, à mon avis, exprimées accidentellement. Cette région de l'Ouest est devenue une partie du Canada après quelques débats et quelques négociations avec une grande compagnie; et—je l'ai déjà dit et je le répète maintenant—il est de la politique de la compagnie de la baie d'Hudson d'entraver autant que possible l'ouverture d'un nouveau débouché dans cette direction. Je n'entrerai pas dans les détails, mais cette compagnie a jouit d'un monopole durant de nombreuses années et elle n'a pas encore perdu l'habitude d'exercer cette haute main. Elle a, je crois, tenté tous les efforts possibles, soit au moyen de publications soit autrement, pour empêcher l'ouverture de la route de la baie d'Hudson.

Je dirai un mot au sujet de la mise en valeur du territoire traversée par cette ligne, et je profiterai de l'occasion pour dire à nos honorables collègues de l'Ouest que les habitants de l'Est ne sont pas opposés au projet du chemin de fer de la baie d'Hudson, et ils ne croient pas que cette route nuira à leurs affaires. Pour ma part j'ai assez de confiance dans mon pays pour croire qu'il produira des denrées en quantités suffisantes pour alimenter toutes les routes de commerce futures. Il nous faudra un trafic de retour, et ces choses viennent généralement d'une façon naturelle lorsque l'on a ouvert les voies au commerce. Ce n'est peut être pas une théorie, mais la pratique prouve que là où vous pouvez vendre avec profit, vous pouvez acheter aussi avec avantage, et c'est ainsi que le commerce s'établit. La population de l'Est n'est donc pas hostile à la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et à l'amelioration de ses ports. Je donnerai comme exemple le cas d'un chemin de fer dans l'Ontario.

Il y a quelques années le gouvernement d'Ontario décida d'établir une ligne de chemin de fer au Témiskaming. Il n'y aurait pas, je crois, une personne sur cinquante qui ne fût pas convaincue que l'entreprise

se terminerait par une faillite colossale. On disait que tout le pin avait été coupé dans ces régions et qu'il ne restait plus que des lacs, et quelques peupliers, épinettes ou autres bois à papier. Mais qui est-il arrivé? Cette ligne a donné accès à un pays qui est un véritable paradis où de nombreux touristes vont tous les été et qui n'aurait jamais été connu sans l'établissement de cette ligne. Ce chemin de fer a aussi révélé que dans le nord de l'Ontario il y a des millions d'acres d'excellente terre à culture. A la surprise de tout le monde, on y a découvert les plus grands gîtes de galène argentifère connus. Si l'on avait manqué de courage, d'énergie et de confiance, cette ligne n'aurait jamais été construite et le pays n'aurait jamais connu les richesses qu'il possédait.

Le terrain que le parcours du chemin de fer de la baie d'Hudson est, dit-on, bas et marécageux; cependant il y a du bois de plus ou moins grande valeur. On me dit aussi qu'à peu de distance de la voie il y a de très bonne terre, et en ces dernières semaines j'ai appris que l'on y avait découvert de l'or à quelques milles de la ligne. Je ne parle pas à la légère, car je tiens mes renseignements d'un homme qui a visité le pays et en a rapporté des échantillons d'or qui ont donné à l'essai de bons résultats.

Malgré tout ce que l'on peut dire, je crois que dans la baie d'Hudson on peut développer avec profit l'industrie de la pêche. D'après les perspectives que nous ayons, je crois donc qu'il serait profitable de construire le chemin de fer de la baie d'Hudson, même s'il ne servait pas au commerce d'exportation. Nous avons construit des chemins de fer dans d'autres parties du pays qui ne paraissaient pas plus avantageux. Mais lorsque vous ajoutez à toutes les perspectives que nous avons celle d'ouvrir une nouvelle route de navigation entre le Canada et la mère-patrie, je crois que ce n'est pas faire preuve de trop de confiance que de croire qu'il apportera le succès.

Quant à la possibilité de l'établissement d'une ligne de steamers par la route de la baie d'Hudson, je dois dire que lorsque j'étais ministre des Chemins de fer, on m'a fait l'offre d'établir une ligne de steamers réguliers à certaines conditions. Cette offre n'a pas eu de suites, parce que, malheureusement pour le pays, le gouvernement a changé. Mais si je mentionne le fait simplement, c'est pour montrer qu'il y a des armateurs qui sont prêts à entreprendre la navigation de la baie d'Hudson, avec des chances considérables de trafic.

M. NESBITT: Ils voulaient avoir une forte subvention?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit "à certaines conditions"; mais la subvention n'aurait pas dépassé la somme dépensée par le ministre pour les travaux d'une année qui ont été emportés par les inondations du printemps. Le ministre a eu de la malchance; si je suis bien informé, il a perdu presque tout le fruit du travail d'une année, et bien que la construction d'un pont ait mal tourné, je ne crois pas que nous dussions nous décourager.

A propos des deux ports—et je n'en aurais peut-être pas parlé, si cette question n'avait pas été soulevée—je n'ai pas, comme ministre des Chemins de fer, fait un choix entre les deux. Franchement, tous les rapports que j'ai eus des fonctionnaires, étaient en faveur de Port-Nelson, autant que je puis me rappeler. J'ai envoyé un ingénieur avec un personnel; il est resté là tout un hiver et son rapport doit être dans les archives du ministère. D'après les observations prises en hiver et en été, son rapport montre que Port-Nelson est le meilleur endroit pour un port permanent, s'il doit y avoir un trafic considérable. Je parle d'après mes souvenirs et sous réserve. Il est possible que l'on ne compte que sur un trafic peu considérable, Fort-Churchill est peut-être le meilleur port; mais il n'est pas susceptible d'être agrandi suffisamment pour un grand trafic. Il est possible que si j'étais resté ministre, j'aurais agi d'après ces rapports, qui étaient la seule source de renseignement.

La seule entreprise adjugée par mon entremise, ç'a été pour un bout de ligne allant de la Mission-du-Pas au lac Fendu. Ceci laissait le Gouvernement libre de se décider pour Nelson ou Churchill, puisque, de là, le chemin pouvait être dirigé d'un côté ou de l'autre. Mon successeur semble avoir fait des recherches complètes et s'être décidé en faveur de Nelson. Je n'ai pas à lui reprocher ce choix, puisque les renseignements que je possédais conduisaient à cela. Un fonctionnaire du service de la Marine a, je crois, fait un rapport dans lequel le choix de cette ville est quelque peu déapprouvé, et il se peut que, dans ce rapport, on n'encourage guère la construction de cette ligne. Je ne sais si l'administration des chemins de fer a tenu compte du rapport des fonctionnaires de la Marine dans la décision qu'elle a prise. Toujours est-il que l'administration des che-

mins de fer devra se tenir responsable du choix de ce port. Je sais qu'elle a eu ses difficultés, et j'aimerais que le ministre nous en parlât, comme aussi des ouvrages qui ont été emportés. On m'assure que les causes de ce désastre sont disparus et que nul accident semblable ne peut plus se produire.

Ce projet de chemin de fer de la baie d'Hudson est un de ceux qui, à mon sens, mérite d'être entrepris. Malgré toutes les critiques, malgré toutes les objections que l'on a faites, je crois que ce sera une précieuse addition à nos moyens de transport et qu'il facilitera la sortie des productions de l'Ouest, de même que l'entrée des marchandises échangées contre ces produits. Quoique l'on puisse dire de la commission des chemins de fer, le public sait parfaitement que l'utilisation de la voie d'eau est le grand moyen d'obtenir un abaissement des prix de transport et que, même si la quantité de grain portée ne prend pas les proportions que certaines personnes en attendent, cela aura un effet salutaire sur les prix des voies ferrées.

L'hon. M. REID: Pour ce qui est des dégats à Port-Nelson, je tiens des fonctionnaires de l'administration que les glaces ont quelque peu endommagé un quai provisoire dans leur sortie au printemps. Quant aux travaux de Port-Nelson, j'ai un mémoire à ce sujet. En général, tous les travaux d'agrandissement sont terminés, comme aussi le chantier, y compris les édifices, les ateliers, les services municipaux, tels que les égoûts, l'aqueduc, l'éclairage et le reste. Les voies et les quais nécessaires à la conduite des travaux, à la réception et à la distribution des matériaux et fournitures, sont finis, de même qu'un bassin de radoub pour la réparation de la flotte. Le matériel nécessaire à l'exécution d'une telle entreprise, matériel qu'il a fallu faire venir par pièces, à cause des difficultés de transport, a été rassemblé à Port-Nelson ou construit de matières brutes. Il a été établi un brise-lames qui sert à protéger les quais provisoires et autres ouvrages de la rive contre les tempêtes de l'été, à protéger aussi l'hiver les nombreux navires qu'il faut de toute nécessité monter sur la grève, à cause des glaces. La jetée qui mène jusqu'où, en eau profonde, seront les quais et qui fait partie des travaux d'agrandissement du port se trouve exécuté jusqu'à un demi mille de la rive, et il a été fait un peu de dragage dans le grand chenal.

L'hon. M. GRAHAM: Cela nous facilitera-t-il davantage l'intelligence de ce qui s'est fait là-bas si l'ingénieur en chef pouvait mettre sur le bureau un plan des lieux où se trouvent les bassins, le brise-lame et le reste.

L'hon. M. REID: Je déposerai sur le bureau de la Chambre un plan qui indiquera ce que désire savoir l'honorable député.

L'hon. M. GRAHAM: Quand le ministre espère-t-il que la ligne sera fini et que le port sera mis en état de commencer les affaires?

L'hon. M. REID: Nous espérons que la voie atteindra Port-Nelson dans l'automne de 1917.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que la voie sera prête alors pour le trafic?

L'hon. M. REID: Nous n'avons pas assez de crédits pour pouvoir mettre le port en état de commencer les affaires, mais la voie ferrée y sera rendue, et nous compléterons les travaux dès que nous aurons l'argent nécessaire.

M. NESBITT: Le ministre va-t-il dépenser les trois millions cette année?

L'hon. M. REID: Assurément.

L'hon. M. GRAHAM: Quand espère-t-on l'achèvement de la gare du port du pont?

L'hon. M. REID: Nous pensons que vers 1918 la ligne sera en service.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est le poids du rail?

L'hon. M. REID: Quatre-vingt livres.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est en général le degré d'élévation des rampes?

L'hon. M. REID: La pente est de 4.

L'hon. M. OLIVER: Dans les deux sens?

L'hon. M. REID: En gagnant l'Ouest, elle est de 6.

L'hon. M. OLIVER: Les rails sont-ils posés jusqu'au deuxième pont? sinon, quand le seront-ils?

L'hon. M. REID: Ils ont été posés jusqu'à l'extrémité du premier pont, la semaine dernière; le dressement de la plate-forme de la voie est terminé sur un parcours de 90 milles, et elle est prête pour la pose des rails jusqu'à l'autre pont.

L'hon. M. OLIVER: Quand compte-t-on que se fera la pose de ces rails?

L'hon. M. REID: Ils seront posés jusqu'à l'autre pont, cet été.

M. McKENZIE: Je tiens à appeler l'attention du ministre sur la malheureuse situation d'un nommé Thomas Maloney, de Terre-Neuve, qui a été blessé, l'été dernier, à Port-Nelson. Ayant subi de graves brûlures à bord d'un vapeur à Port-Nelson, il a perdu l'usage de ses mains. J'avais une de ses photographies que je voulais montrer au ministre; mais elle a été consumée dans l'incendie au palais législatif. Il était cuisinier à bord d'un vapeur de l'Etat à Port-Nelson et un incendie ayant accidentellement éclaté dans l'endroit où il faisait la cuisine, il reçut de telles blessures, en essayant d'éteindre les flammes, qu'il ne pourra plus jamais se servir de ses mains. Ayant appris que j'étais député, il vint me voir à mon bureau et je constatai que les articulations des doigts n'existaient plus et que la peau qui s'était reformée sur ses mains était tellement tendre que je crois qu'il ne pourra plus désormais travailler. Aujourd hui j'ai reçu une lettre qu'il m'adresse de Terre-Neuve. Ayant perdu son adresse dans l'incendie du palais législatif, je ne savais plus à quel endroit lui écrire; mais j'ai reçu de lui une lettre en date du 23 avril où il se plaint qu'il est dans l'impuissance absolue de travailler et qu'il est réduit à implorer la charité publique. Il me prie de faire connaître au ministère la situation où il se trouve. Il m'avait désigné le médecin qui lui avait prodigué ses soins, et donné tous les détails de l'affaire, mais, je le répète, j'ai tout perdu dans l'incendie du palais législatif, et je ne puis que répéter ici ce qu'il me dit dans sa lettre. Je vois que, dans le budget supplémentaire, il figure certaines indemnités accordées, à titre de commisération, à certaines personnes, victimes de pareils accidents, et j'espère que le ministre ira aux informations sur la situation de ce malheureux. Personnellement, je ne nourris aucun doute sur sa condition; seulement, touchant l'origine de l'accident je n'ai que sa propre parole, que je n'ai aucune raison de révoquer en doute. Il souffre de graves brûlures aux mains et aux bras, jusqu'aux coudes.

Il est estropié pour toute la vie, parce qu'il a essayé de sauver le navire; car, il aurait pu se dérober aux flammes et éviter ces blessures. En réalité, il a failli périr et ne s'est arraché à la mort qu'en se précipitant dans l'eau. Je ne veux pas préciser de chiffre, mais en pareille circonstance je crois qu'une indemnité de $2,000 ne serait que légitime. Il est âgé d'environ cinquante ans; il ne pourra plus désormais travailler et il me dit qu'il est père de sept ou huit enfants. Je soumets l'affaire à cette Chambre et au ministre, et j'espère qu'on viendra au secours de cet infortuné.

L'hon. M. REID: C'est la première fois qu'on appelle mon attention sur cette affaire, mais mes fonctionnaires me disent que cet accident ne se rattache nullement à la besogne du département. Il était employé à bord du navire, à titre de cuisinier; or, d'après les renseignements du ministère, les faits ne sont pas tels que les représente l'honorable député. En tout état de cause, à cette étape de la session, maintenant que toutes les évaluations budgétaires sont sur le bureau, je ne saurais plus rien faire, cette session-ci. Les indemnités auxquelles fait allusion l'honorable député sont accordées, à titre de commisération, aux familles de ceux qui ont perdu la vie dans l'incendie du palais législatif, et ces crédits sont assez minimes. Il paraît que si on n'a pas accordé d'allocation de commisération à cet individu, c'est que, pendant quelque temps après l'accident, on a payé ses gages, ses frais d'hôpital et sa pension. Toutefois, je soumettrai les observations de l'honorable député au ministre des Chemins de fer et Canaux à son retour au bureau. L'honorable député le comprend, quand bien même le ministre déciderait d'accorder une indemnité, cela ne se pourrait faire, aucours de cette session, sans un crédit spécial et il n'y aura plus que je sache de crédits supplémentaires pour cette session.

M. McKENZIE: J'exhorte le ministre à se renseigner parfaitement sur cette affaire; car je crois que l'individu en question m'a dit la vérité. Je désirerais que le ministère fut saisi de tout le dossier, afin qu'on puisse venir au secours de ce malheureux, quand ce ne serait qu'à la prochaine session.

L'hon. M. REID: Je vais réunir tous les documents, afin que le ministre puisse les étudier, s'il le désire; mais d'après les renseignements que je possède, l'affaire a déjà été l'objet d'un examen, et on a constaté que le ministère n'est nullement responsable. Ce n'est pas la faute du ministère que cet individu a reçu ces blessures. On m'informe qu'il a un frère à Port-Nelson, au service du ministère et qu'on a déjà beaucoup fait pour venir en aide à ce malheureux.

J'examinerai le cas personnellement et je le mettrai en forme de façon à ce que je puisse me rendre compte de tous les détails et alors je le communiquerai au ministre à son retour. L'honorable député

aura l'occasion de se procurer le renseignement et le cas pourra être examiné de nouveau.

M. HUGHES (I. P.-E.): Quand on discutait le budget il y a quelques jours, le ministre a dit qu'il ferait préparer quelques renseignements au sujet des terminus du bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard.

L'hon. M. REID: J'ai ici une note et je voudrais voir si le renseignement que je possède répond à la question de l'honorable député.

Bac transbordeur dans le détroit de Northumberland.

Le bac transbordeur "P. E. I." qui est un magnifique navire brise-glace a été livré par MM. Armstrong, Whitworth Company. L'appontement au cap Tourmentin est presque terminé. Il reste à faire quelque dragage et on doit ajouter de nouvelles pierres au brise-lames. A Carleton-Point, la jetée d'approche est sur le point d'être finie. Les coffres en béton pour l'appontement sont en partie posés et en partie à Shédiac prêts à être remorqués et à être mis en position aussitôt que la glace le permettra. Sur le brise-lame il faut ajouter de nouvelles pierres et du dragage est nécessaire dans le bassin tournant. Aux ateliers des ponts, on travaille aux ouvrages en acier pour réunir les jetées avec le pont du transbordeur. Si quelques travaux de dragage ne sont pas complétés à la fin de la saison, nous serons en état cet automne, d'inaugurer le service du bac transbordeur.

M. HUGHES (I.P.-E.): Qu'entend-on par le mot "automne", est-ce octobre?

L'hon. M. REID: J'ai compté sur le 1er octobre; il se peut que ce soit plus tard.

L'hon. M. GRAHAM: Il vaut mieux dire au commencement de l'hiver.

M. HUGHES (I. P.-E.): Les renseignements que j'ai reçus de gens qui demeurent là-bas, disent que les entrepreneurs—MM. Miller—n'est-ce pas?

L'hon. M. REID: Oui, Roger Miller & Sons, je crois que c'est le nom de la société.

M. HUGHES (I. P.-E.): On me dit qu'ils travaillent très lentement.

L'hon. M. REID: Je connais M. Miller; je l'ai connu quand il travaillait dans les canaux du Saint-Laurent.

M. HUGHES (I.P.-E.): Il opérait alors peut-être plus rapidement.

L'hon. M. REID: Il a toujours été regardé comme un des meilleurs entrepreneurs du Canada.

M. NESBITT: Il l'est en effet.

L'hon. M. REID: Roger Miller, de Toronto. L'honorable député le connaît-il?

M. NESBITT: Certainement je le connais.

L'hon. M. REID: Je le considère comme un des meilleurs entrepreneurs du Canada et s'il est allé lentement, je ne peux pas comprendre que ce soit de sa faute. C'est un travailleur opiniâtre, et je n'ai jamais entendu dire que Roger Miller retarderait l'ouvrage ou ne le ferait pas convenablement.

M. HUGHES (I.P.-E.): De quels travaux parle l'honorable ministre?

L'hon. M. REID: Des travaux de Carleton-Point.

M. HUGHES (I.P.-E.): Un sénateur de l'île du Prince-Edouard parlait l'autre jour dans l'autre Chambre sur ce sujet et comme il appuie le Gouvernement je croyais qu'il avait quelque renseignement précis. Il a dit qu'il ne pensait pas que le transbordeur serait en service cet hiver. J'aurais un certain plaisir à entendre dire qu'il s'est trompé.

L'hon. M. REID: Naturellement, je ne puis pas modifier son opinion, mais pourtant l'avis du fonctionnaire du département est telle que je l'ai dit à l'honorable député au sujet de ces travaux. Il me semble que j'ai raison d'accepter l'avis de mes fonctionnaires.

M. HUGHES (I.P.-E.): Le ministre intérimaire avait grande confiance à la session dernière, qu'il serait en service en août dernier.

M. NESBITT: Mais on a eu la guerre.

M. HUGHES (I.P.-E.): La guerre n'a pas empêché ou retardé la construction de la jetée. Dans tous les cas, je pense que le département va presser les travaux et fera du mieux possible. Je vois qu'il y a dans le budget supplémentaire, un crédit pour l'acquisition du navire à vapeur "Northumberland" par le département des Chemins de fer, mais il n'y a pas de crédit pour sa mise en service. Est-ce que ce sera nécessaire ou comment sera-t-il employé?

L'hon. M. REID: Le "Northumberland" fera partie du service des chemins de fer. Nous donnons un tarif direct pour traverser le détroit et atteindre l'île du Prince-Edouard et le fret par le steamer "Northumberland" est compris dans le tarif

direct. Les dépenses d'exploitation du "Northumberland" feront partie des dépenses du réseau de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Vous diviserez les frais entre l'Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard?

L'hon. M. REID: Oui.

M. HUGHES (I. P.-E.): Est-ce que le "Stanley" va être affecté au service entre Pictou et Charlottetown?

L'hon. M. REID: Le Gouvernement a fait l'acquisition du vapeur "Northumberland" et il fera le service entre la Pointe-du-Chêne et Summerside. Le "Stanley" fait le service entre Pictou et Charlottetown. Or, le "Stanley" ne saurait suffir au transport des marchandises entre ces deux endroits, de sorte que le bac transbordeur continuera son service.

M. HUGHES (I. P.-E.): Durant l'été?

L'hon. M. REID: Durant la belle saison, il sera affecté au transport des marchandises, à l'aller et au retour, entre Pictou et Charlottetown. C'est notre intention d'affecter le "Stanley" et le transbordeur au service entre Pictou et Charlottetown.

M. HUGHES (I. P.-E.): Les deux vapeurs?

L'hon. M. REID: Certainement. Je ne suis pas au courant de l'horaire; je ne possède pas de détails à ce sujet; mais tous les deux seront affectés à ce service, tandis que le "Northumberland" fera le service entre la Pointe-du-Chêne et Summerside.

M. HUGHES (I. P.-E.): Et les dépenses d'exploitation seront prises sur ce crédit?

L'hon. M. REID: Ils feront exactement le même service.

L'hon. M. MARCIL: Allez-vous faire traverser dans l'île les convois de l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Pas au cours de la prochaine saison.

L'hon. M. MARCIL: Mais du moment que le transbordeur sera en service?

L'hon. M. REID: Certainement; avec le temps, c'est notre intention de faire transporter des wagons dans l'île du Prince-Edouard et de faire élargir les voies du chemin de fer de l'île, afin que les convois de l'Intercolonial puissent y circuler.

L'hon. M. MARCIL: Mais les travaux d'élargissement de la voie ferrée ne sont pas encore commencés?

L'hon. M. REID: Pas encore. Ces travaux ne seront pas commencés avant que le transbordeur soit en service.

M. COPP: Si j'ai bien compris, le ministre a entre les mains un rapport relativement aux progrès qui ont été accomplis au terminus du Cap-Tormentine?

L'hon. M. REID: Je viens justement de le parcourir.

M. COPP: A quelle date ce rapport a-t-il été rédigé?

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef a dressé ce rapport à mon intention, afin que je le communique au Parlement.

M. COPP: Il n'a pas dévoilé la source où il a puisé ses renseignements.

L'hon. M. REID: Plusieurs fonctionnaires du département sont sur les lieux; ils lui ont fait parvenir ces renseignements par dépêches télégraphiques; en réalité, il reçoit des renseignements au jour le jour relativement à ces travaux.

M. COPP: Je suis surpris d'apprendre que le ministre a reçu le rapport du Cap-Tormentine.

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef s'est lui-même rendu sur les lieux, il n'y a pas longtemps.

M. COPP: J'y suis allé moi-même à maintes reprises et j'ai surveillé les progrès que faisaient les travaux. J'ai tenu de nombreuses consultations, et au point de vue professionnel et à d'autres points de vue, avec quelques-uns des entrepreneurs qui s'occupent de l'exécution de ces travaux. Or, je puis fournir au ministre l'assurance qu'il n'a pas besoin de se fatiguer la tête afin de prendre des mesures pour établir un service de bac transbordeur entre le Cap-Tormentine et l'île du Prince-Edouard, dans le cours de l'automne prochain, indépendamment du rapport qu'il vient de faire à cette Chambre. Je désire tout simplement poser une question au ministre relativement aux travaux qu'il se propose d'entreprendre sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. J'étais absent de mon siège lorsque ce crédit a été adopté, il y

a déjà quelques jours. Je désire savoir quels sont les travaux qu'il se propose d'entreprendre sur ce chemin de fer et pour lesquels il a fait voter un crédit de $129,000?

L'hon. M. REID: C'est afin de relier cette ligne à l'embranchement de l'Intercolonial dont la construction est commencée.

M. COPP: Le ministre est-il en mesure de nous donner une idée du projet que l'on a en vue?

L'hon. M. REID: Je n'ai pas ces renseignements sous la mains, mais je les ferai inscrire dans les colonnes des Débats dès la prochaine séance.

M. LOGGIE: J'étais malheureusement éloigné de la séance lundi dernier, lorsqu'est venue la discussion des crédits du département des Chemins de fer et Canaux; cependant, si mes renseignements sont exacts, le ministre nous a concédé le privilège de soulever un débat général de n'importe quel crédit. Je veux tout simplement vous faire brièvement toucher du doigt quelle est la conséquence qui se produit à la faveur du système actuellement en vigueur de faire circuler les convois dans la ville de Chatham, parce que l'on a enlevé les rails sur l'embranchement qui relie Blackville à Chatham. Mais avant toutes choses, je tiens à lire les déclarations faites par le ministre devant le Parlement, dans le cours du mois de mai 1913. (Débats, volume VI, 1912-1913, page 10,-855.):

M. Loggie: Quelle somme coûteront les améliorations à la jonction de Derby? Il faudra, j'imagine, construire une gare sur la rive sud, près du pont.

L'hon. M. Cochrane: Tout cela est compris dans les $128,000.

M. Loggie: Mais vous devrez avoir deux chefs de gare.

L'hon. M. Cochrane: Non, nous transporterions la jonction et n'aurions pas besoin de chef de gare supplémentaire.

M. Loggie: Vous auriez besoin d'un chef de gare stationné sur la rive sud?

L'hon. M. Cochrane: Je sais bien, mais nous y transporterions la jonction de Chatham.

M. Loggie: Vous devriez plutôt transporter cette jonction à celle de Derby, n'est-ce pas?

L'hon. M. Cochrane: Non, nous la mettrions à l'endroit où l'embranchement se réunirait à la ligne principale.

La question fut encore signalée au ministre l'année suivante et, d'après le compte rendu des débats, il en a parlé en ces termes (Vol. 5, page 5219, v. a. des débats):

M. Loggie: Il circule une rumeur d'après laquelle les travaux ont été adjugés en deux entreprises distinctes, mais que l'une des deux a été annulée. Puis-je demander au ministre si l'on se propose d'apporter des modifications autres que celles qu'a suggérées le ministre, l'année dernière, à savoir que les convois à destination de Chatham seraient transférés à la jonction de Derby? L'année dernière, le ministre a déclaré que l'on pourrait déménager la gare de Chatham à la jonction de Derby, et que là, on pourrait opérer le transfert des convois à destination de Chatham.

L'hon. M. Reid: Il n'y a pas eu de modifications, on s'en tiendra à la politique que le ministre a annoncée.

Le train devait quitter Fredericton et se rendre à Chatham en passant par la jonction de Derby, et les marchandises devaient être transbordées des trains de la ligne mère à la jonction de Derby, et être expédiées par les trains d'embranchement de là à Chatham, au lieu de partir de la jonction Chatham comme autrefois. En 1914, j'ai demandé au ministre intérimaire des Chemins de fer s'il se proposait de modifier la marche des travaux de construction à Derby-Junction et sur la rive sud de la rivière, et il m'a répondu:

Il n'y a pas eu de changement, on suivra la politique annoncée par le ministre.

Or, à cette époque, les plans comportaient des améliorations à la jonction de Derby et l'entreprise était concédée. Le marché comportait la construction d'un "Y" et d'un entrepôt destiné au transbordement des marchandises. Bien que le contrat fut signé et que le ministre eût déclaré, sur le parquet de la Chambre, qu'il n'y aurait pas de changement, cette partie de l'entreprise fut laissée de côté et l'"Y" ne fut jamais construit. Les trains qui avaient circulé entre Fredericton et Loggieville, c'est-à-dire d'une extrémité à l'autre de la ligne, dûrent prendre une autre destination par suite de ce que j'appellerai la violation de cette promesse.

Le contrat ne fut point exécuté et il fut désormais impossible de faire circuler les trains jusqu'à Chatham sans les faire remorquer par la locomotive fonctionnant à reculons, c'est-à-dire qu'il devint pratiquement impossible d'entrer à Chatham par voie de la jonction de Chatham comme auparavant; il s'en suit qu'environ la moitié de la population du comté de Northumberland est dotée d'un service des moins satisfaisants. J'ai ici une lettre que m'a envoyée un marchand des plus importants de la ville de Chatham, il proteste, au nom de la population de la ville, contre le service fourni à cette partie du comté; j'ai aussi copie d'une requête signée par vingt-sept voyageurs qui, le 3 mars, arrivaient à Newcastle au temps régulier, c'est-à-dire à 11 heures et 30. Comme le sait l'honorable ministre la distance entre Chatham et New-

eastle n'est que de 5 milles en ligne droite, mais le circuit qu'il faut parcourir en chemin de fer pour se rendre de l'une à l'autre de ces deux villes est d'environ 13 milles. Ces vingt-sept voyageurs arrivèrent à Newcastle à 11 heures et 30; l'express maritime venant du sud y arriva à 12 heures et 35, et les vingt-sept voyageurs n'atteignirent pas Chatham avant 2 heures et 25 du matin. En d'autres termes, il prirent presque trois heures pour se rendre de Newcastle à Chatham. Ce cas n'est pas extraordinaire. Cette lettre dit, au sujet de ce service des trains:

L'agent de la compagnie des messageries qu'il y a là nous a dit que pareils cas étaient d'occurrence très fréquente et que le train de Chatham était en retard pour les moindres raisons.

Voici une autre exemple tiré du "Tri-Weekly Press", de Chatham:

Les délégués revenus de Fredericton, mercredi soir, ont fait du service des trains une expérience dont ils se souviendront. Ils arrivèrent à Newcastle à 11.30 heures et attendirent l'express maritime, qui était en retard et qui fit son entrée en gare à 12.30 heures; puis ils attendirent le train de l'embranchement qui était de plus d'une heure en retard à Newcastle et qui, pour une raison quelconque, n'en partit pas avant 2 heures, de sorte que les délégués, épuisés de fatigue, arrivèrent ici peu avant 3 heures. Ils méritaient certainement la réception cordiale dont ils furent l'objet à Fredericton, car le voyage qu'ils ont fait dans l'intérêt de la ville ne leur a pas été des plus agréable.

J'ai cru devoir signaler ce fait à l'attention du ministre. Le service des trains allant à Chatham, Loggieville et Nelson, intéresse environ 15,000 personnes, c'est-à-dire près de la moitié de la population du comté. Jusqu'à l'époque où cette diversion eut lieu le service permettait à ces voyageurs de se rendre directement à Chatham, au lieu de passer par Newcastle comme maintenant et de revenir sur leurs pas à une distance de 3½ milles avant d'atteindre la station de Derby et de parcourir environ sept milles inutilement.

Je ne vois aucune raison pour que ces voyageurs ne soient pas transportés directement à Chatham. Ceux qui vont directement à Newcastle pourraient prendre le train local entre Chatham et Newcastle, ou descendre à Nelson; de là le nouveau pont en béton et en fer leur permettrait de se rendre chez eux très facilement. Ce changement n'a pas sa raison d'être et a surpris tout le monde. Quand j'ai discuté cette question avec le ministre, il y a deux ans, je me suis fié à sa promesse de continuer le service entre Fredericton et Loggieville; de faire construire l'Y et de prolonger la ligne jusqu'à Newcastle, au lieu de Chatham. La distance entre la jonction de Derby et Newcastle est de 3.7 milles. Ceux qui voyagent dans la direction du sud doivent parcourir cette distance dans une direction, puis la parcourir encore dans l'autre, de sorte qu'ils ont 7.4 milles à parcourir de plus qu'il n'est nécessaire. De plus, toutes les marchandises venant du sud, à destination du bas du comté, doivent être transportées sur un parcours de 3.7 milles pour aller à Newcastle et un autre parcours de 3.7 milles, pour revenir à la jonction de Derby.

L'hon. M. BRODER: Pourquoi les voyageurs ne descendent-ils pas à la jonction pour attendre le retour du train?

M. LOGGIE: C'est exactement ce que nous demandons. Nous voulons que les voyageurs descendent à la jonction de Derby, mais les autorités s'y refusent. Les voyageurs sont conduits jusqu'à Newcastle, à 3.7 milles plus loin, et sont ensuite ramenés.

L'hon. M. REID: Ils font tout ce trajet gratuitement.

M. LOGGIE: Je crois qu'il n'y a pas beaucoup de gratuité et, dans tous les cas, c'est une perte pour l'Etat. C'est ainsi que les affaires sont administrées. Il y a à peine quelques instants, le ministre prétendait que pour aller jusqu'à Churchill, le trajet serait de 80 milles plus long et que l'augmentation dans les frais d'exploitation aurait pour effet d'augmenter le coût du transport des marchandises. Comment peut-il concilier cette prétention avec celle qu'il vient d'émettre à l'instant? Il peut constater par l'indicateur qu'il y a cinq trains tous les jours; tout récemment, un changement a été opéré et un des trains fait descendre ses pasagers à la jonction de Derby, mais les quatre autres se rendent directement à Newcastle.

Ces quatre trains représentent huit voyages par jour de 3.7 milles chacun, ce qui donne un total de 29.6 milles. En comptant 313 jours dans l'année, nous arrivons à un total 9,265 milles. Cela équivaut à dire qu'on fait parcourir 9,265 milles à un train qui ne rapporte rien. C'est du moins ce que laisse entendre l'observation que vient de faire le ministre. Pour ma part, je n'en suis pas aussi certain. Je crois qu'il existe, en effet, un arrangement en vertu duquel la compagnie consent à ne pas exiger plus cher entre Chatham et

Newcastle qu'entre Chatham et la jonction de Derby, mais combien de temps cet arrangement subsistera-t-il? Si ce train est composé d'un wagon de messageries, de deux wagons à voyageurs et de dix wagons à marchandises, ou si, en chiffre rond, 150 tonnes de marchandises sont transportées sur ce parcours de 9,265 milles, au coût d'un demi-centin par tonne et par mille, les frais d'exploitation s'élèveront à $6,948.75. Quelqu'un devra payer pour cette dépense. Ce sera l'Etat, le consommateur ou le commerçant qui a fait venir les marchandises.

Cet arrangement constitue certainement une injustice qu'il faut faire cesser. Cette population ne peut pas rester indéfiniment dans une pareille situation et si le département s'est engagé à construire l'Y, il n'y a pas de raison pour ne pas commencer immédiatement les travaux. Si le ministre peut me donner une raison plausible, j'en ferai part à mes commettants. La situation actuelle n'est pas tenable. La population de la rive sud se plaint de ce que les rails ont été enlevés et la population de la rive nord trouve que le service entre Nelson, Chatham et Loggieville n'est pas aussi bon que lorsque les trains de Fredericton venaient directement à Loggieville. Il n'y a pas de raison pour ne pas continuer à amener les voyageurs de Fredericton à Loggieville, surtout depuis que le nouveau pont permet aux voyageurs de Newcastle de descendre à Nelson et de se rendre chez eux. Je répète que les voyageurs sont condamnés à rester trois heures sur le train, pour parcourir une distance de treize milles, entre deux villes qui ne sont situées qu'à cinq milles l'une de l'autre, en ligne droite. Il n'est pas étonnant qu'un pareil service crée du mécontentement. Le département des Chemins de fer et des Canaux n'est ni plus ni moins qu'une entreprise de transport.

Le Pacifique-Canadien ne tolérerait pas pareille chose, mais il s'efforcerait de se rendre au désir de sa clientèle. Ces voyageurs sont les clients de l'Etat qui devrait tâcher de leur donner un bon service. Je soutiens que rien ne s'oppose à ce que leurs désirs soient comblés, sauf la construction d'une voie de jonction à Derby. Ces travaux ont réellement été adjugés; mais pour une cause inexplacable, le marché a été annulé et on a mis les voyageurs dans la triste nécessité de perdre trois heures pour se rendre à cinq milles de distance. De plus, si les trains arrivent à l'heure indiquée, y a-t-il une raison pour que l'Etat, qui, dans le présent cas, remplit le rôle de voiturier, m'oblige à perdre une heure parce que je veux me rendre à Moncton ou à Saint-Jean. Il me transporte à quatre milles au nord, puis il me ramène à quatre milles au sud, au lieu de m'éviter cette perte de temps en me permettant de prendre le train à la bifurcation de Derby. Il doit y avoir un moyen d'éviter cet ennui. Le public ne devrait pas y être soumis sans une grande nécessité. Je déclare qu'on remédierait à cet inconvénient en construisant un "Y" à la bifurcation de Derby, et en faisant circuler le train de Fredericton à Loggieville, comme c'était l'usage et l'intention de la compagnie, ainsi que je l'ai démontré par les exemples que j'ai cités.

L'hon. M. REID: Qu'on me permette de parler d'abord du retard qui s'est produit un certain jour de mars. Je n'ai pas, il va sans dire, les détails sous les yeux ce soir. Mais je sais qu'au mois de mars dernier—l'honorable député ne peut guère l'avoir oublié—des tempêtes de neige ont retardé les trains dans toute cette partie du Canada. Depuis vingt-six ans, l'Intercolonial n'avait pas eu à surmonter de tels obstacles causés par les tempêtes. De plus, la guerre a causé un surcroît d'ouvrage à l'Intercolonial l'hiver dernier.

Dans le cas en question ainsi que le disait l'honorable député, le retard provenait de ce que ce train attendait l'arrivée de l'express des Provinces maritimes.

M. LOGGIE: Il ne l'a attendue que quarante minutes environ.

L'hon. M. REID: L'express des Provinces maritimes a été retardé sur la ligne de Fredericton à Loggieville.

M. LOGGIE: Je désire élucider ce point. S'il s'agissait de la ligne de Fredericton à Loggieville, le retard de l'express des Provinces maritimes n'aurait rien fait.

L'hon. M. REID: L'honorable député sait que, les années passées, il y avait un service direct sur les deux rives entre Fredericton et Loggieville. Les trains qui circulaient entre ces deux endroits ne se rendaient jamais à Newcastle. Les rails ont été enlevés entre Nelson et Blackville; c'est pourquoi les trains ne peuvent circuler que sur une rive.

M. LOGGIE: Les trains directs ne circulaient que d'un côté du fleuve. Lorsque le convoi des Provinces maritimes était en retard, les voyageurs qui devaient passer par le réseau principal étaient retenus à

l'ancienne bifurcation de Chatham. Aujourd'hui, cependant, si les trains partant de Fredericton se rendaient jusqu'à Loggieville, les voyageurs qui vont à Newcastle pourraient descendre à Nelson et se rendre chez eux par le nouveau pont.

L'hon. M. REID: Lorsque le train circule directement entre Fredericton et Chatham ou Loggieville, on n'est pas tenu de se rendre à Newcastle.

M. LOGGIE: Mais ceux qui vont à Newcastle peuvent s'y rendre en descendant à Nelson et en passant sur le nouveau pont Morrisey.

L'hon. M. REID: Cependant ils sont à trois milles de distance.

M. LOGGIE: Non.

L'hon. M. REID: Ils peuvent prendre un autre train à la bifurcation de Derby.

M. LOGGIE: Non. Ils descendent à Nelson, qui se trouve près du pont et ils sont rendus chez eux.

L'hon. M. REID: Ce que je veux expliquer à l'honorable député c'est que nous avons des trains entre Fredericton et Loggieville ou Chatham, en passant par Newcastle.

M. LOGGIE: Mais il faut trois heures pour se rendre de Newcastle à Chatham.

L'hon. M. REID: Pas si les correspondances se font régulièrement.

M. LOGGIE: Lorsque le train arrive à temps, il faut une heure et demie.

L'hon. M. REID: L'honorable député disait qu'il fallait trois heures.

M. LOGGIE: Et c'est ce qu'il fallait.

L'hon. M. REID: Seulement dans ce cas-là. Je me rappelle un fait qui est arrivé dans cette ville même au mois de mars, un député a pris le train à la gare d'Ottawa à onze heures du soir, et il s'est réveillé à six heures du matin pour constater que le train était parti et était revenu, et ce député ne s'est rendu à Toronto qu'à six heures du soir le jour suivant.

Il ne faudrait pas juger du service dans son ensemble en se fondant sur un retard occasionné par une tempête de neige. L'horaire que m'a transmis l'honorable député indique que le train quitte Newcastle à midi-cinq et arrive à Loggieville à midi cinquante-cinq, soit cinquante minutes pour un trajet de dix-huit milles. Et nous avons quatre ou cinq trains par jour. Cependant, l'honorable député voudrait faire croire au comité que le trajet de Newcastle à Loggieville prend trois heures.

M. LOGGIE: J'ai dit qu'il avait pris trois heures cette journée-là; mais en temps ordinaire il prend une heure et demie. D'après l'horaire, le train à partance de Fredericton doit arriver à Newcastle à onze heures et demie, et à Chatham, à midi cinquante-cinq. En d'autres termes, il faut une heure et vingt-cinq minutes pour franchir une distance qui serait de cinq milles à vol d'oiseau et qui est de treize milles en suivant la voie ferrée.

L'hon. M. REID: L'honorable représentant de Westmorland a demandé un renseignement quant au chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard; voici les informations que je suis en mesure de lui donner relativement à l'emploi des $129,600:

A la suite du parachèvement des installations terminales pour le service de bac transbordeur de l'île du Prince-Edouard, au cap Tourmentin (N.-B.), et à la pointe Carleton (I. P.-E.), la plus grande partie du trafic entre le chemin de fer Intercolonial et le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, passera par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard.

En vue de ce surcroît de trafic et de l'utilisation de locomotives plus massives qui seront requises en conséquence, il est de rigueur que les ponts soient renforcés. Aussi, nous proposons-nous d'en remplacer cinq par des estacades en charpente, et trois par des longrines en bois, et le pont à Baie-Verte par des travées en acier sur culées et piles en béton, dont on prévoit que le coût sera $56,500.

Il est devenu nécessaire, sur l'embranchement, de substituer des rails de 80 livres aux vieux rails de 56, et le chiffre estimatif de la dépense de ce chef est de $69,000. Il faut aussi déposer du ballast là où la voie n'a pas encore été ballastée, ce qui occasionnera une autre dépense de $3,100.

Pour faire face comme il convient aux exigences de ce surcroît de trafic, on devra installer une ligne télégraphique au coût estimatif de $1,000. Le chiffre total de la somme requise pour 1916-1917 est de $129,600.

M. LOGGIE: J'espère que le ministre nous donnera la promesse de quelque modification propre à remédier au grave état de choses que je lui ai signalé.

L'hon. M. REID: Je m'occuperai avec le ministre et les administrateurs de rechercher si ce dont l'honorable député se plaint est de nature à motiver la modification du service actuel des trains et si l'on pourrait améliorer l'état des choses.

M. COPP: J'ai quelques observations à faire sur le service peu satisfaisant que l'honorable député de Northumberland (M.

Loggie) vient de signaler, et sur la façon dont on gère en ce moment les affaires de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes. L'autre soir, mon honorable ami de Northumberland faisait voir de quelle sorte de service de trains on a doté son comté. Il a suffit d'un caprice de l'administrateur général de l'Intercolonial pour que la population fût privée du service dont elle jouissait depuis plus de trente ans; la voie était complètement démolie et les gens n'avaient plus de service suffisant.

Ce soir, le ministre intérimaire s'est pour ainsi dire imposé la tâche d'excuser le ministre des Chemins de fer et l'administrateur général de l'Intercolonial. La peine qu'il s'est donnée pour cela ne me laisse pas indifférent. Il a répondu à mon honorable collègue de Northumberland que si l'on a démoli ces 15 ou 20 milles de voie, c'est parce que les investigations auxquelles on s'est livré ont fait constater que l'exploitation de cette partie de l'Intercolonial n'était pas rémunératrice. C'est une bien piètre excuse, en vérité. Si l'on invoquait le même argument à l'égard d'autres parties de l'Intercolonial ou d'autres chemins de fer du Canada, il faudrait démolir et faire disparaître bien des milles de voie ferrée, et les gens se trouveraient privés d'un service suffisant de chemin de fer.

Au cours du dernier exercice, le Gouvernement a engouffré $86,313,070 dans l'exploitation de la partie du Transcontinental dont il s'est chargé, bien qu'il se soit servi d'une partie du matériel d'exploitation, des wagons et des locomotives de l'Intercolonial. Mon honorable ami trouve bon que le pays perde $86,000 à l'exploitation d'une section du Transcontinental; mais pour ce qui est de la voie ferrée qui desservait le comté de Northumberland, il ne convenait pas, il était déraisonnable, à ses yeux, d'en poursuivre l'exploitation parce qu'elle n'était pas rémunératrice; il fallait la démolir, la faire disparaître parce que, ma foi, elle ne rapportait pas de bénéfices au Gouvernement; L'an dernier, le Gouvernement se chargeait de l'exploitation du chemin de fer de Saint-Jean à Québec et y perdait encore $5,955; et cependant le ministre (M. Reid) nous invitait aujourd'hui même à voter un projet de résolution tendant à accorder une aide nouvelle à ce chemin de fer, quand il avait fait démolir la voie ferrée qui desservait le comté de Northumberland.

Il en est de même du chemin de fer Intercolonial, que le Gouvernement a acheté dernièrement pour en faire une voie d'alimentation pour l'Intercolonial. Son exploitation a produit l'an dernier un déficit de $1,237. Pour être logique, mon honorable ami le ministre intérimaire au lieu d'acheter l'Intercolonial aurait dû en arrêter l'exploitation, enlever les rails et mettre au rebut toute la voie. Le Gouvernement a payé $270,000 pour le chemin de fer dont je viens de m'enquérir le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard. Il lui a affecté aussitôt $25,000 et les crédits que nous avons votés l'autre jour pourvoient à une dépense additionnelle de $129,000. Les huit derniers mois ont laissé dans l'exploitation de cette ligne un déficit de $18,522. Ces chiffres me laissent à penser que le ministre n'a pas donné une réponse satisfaisante au député de Northumberland qui se plaint de ce qu'on ait enlevé cette partie de la voie qui passait dans son comté. Quand s'est mis en frais de démantibuler cet embranchement, on a promis aux gens de l'endroit de leur construire des ponts sur la rivière pour permettre aux cultivateurs de se rendre au chemin de fer de l'autre côté.

Toutefois, quoique le gérant de l'Intercolonial se soit rendu sur les lieux et ait détruit ce chemin de fer, le Gouvernement n'a montré aucune intention de s'en tenir à sa promesse de bâtir des ponts pour donner aux gens qui ont subi la perte de leur chemin de fer quelque compensation.

J'ai le ferme espoir que le ministre intérimaire des Chemins de fer va s'efforcer de persuader au ministre des Chemins de fer, qu'il doit convaincre le gérant général de la nécessité de venir au secours de ces gens.

Je prendrai quelques instants pour discuter l'administration générale de l'Intercolonial. Ce soir mon honorable ami le ministre intérimaire attribuait à une grosse tempête de neige au cours du mois de mars le retard des trains, qui a causé à nos amis du comté de Northumberland les désagréments dont il a été question. Je regrette beaucoup que le ministre intérimaire n'ait pas trouvé l'occasion de visiter les Provinces maritimes et de se rendre compte de la situation où se trouvent ces chemins de fer. Je ne doute pas que tous les députés des Provinces maritimes, adhérents du ministère ou de l'opposition, en conviennent, que les gens sont très mécontents de l'administration de l'Intercolonial dans les Provinces maritimes.

Ce mécontentement provient de plusieurs causes. Au cours des quelques dernières années, et je dois dire que les plaintes ne

datent pas seulement de l'avènement du ministère actuel, le chef du département des chemins de fer a cherché à se décharger d'une partie de sa responsabilité de l'administration de l'Intercolonial sur le gérant général ou sur le bureau de direction.

Ce soir, je ne tiens pas à m'étendre sur le droit que les Provinces maritimes ont à s'ingérer dans l'administration de ce chemin de fer. La question a fait le sujet de plus d'un débat à la Chambre et de plus d'un discours sur les tréteaux. Mais ce que je tiens à dire, c'est que le ministre des Chemins de fer, à quelque administration qu'il appartienne, ne peut pas échapper à la responsabilité qui lui incombe relativement à l'administration de l'Intercolonial. Vous pouvez faire venir des gérants généraux d'où vous voudrez, vous pouvez nommer des conseils d'administration, ou tout ce que vous voudrez, mais en définitive la responsabilité reste toujours au Gouvernement, dans la personne du ministre des Chemins de fer.

L'administration actuelle de l'Intercolonial est à plusieurs égards des moins satisfaisantes. Je suggérerais au ministre intérimaire des Chemins de fer, s'il doit garder la direction de ce département encore quelque temps, de se rendre dans les Provinces maritimes, non pas à tire d'ailes pour faire dire aux journaux la grande vitesse que le train peut atteindre, mais pour y faire une inspection de la situation relativement au chemin de fer. Je suis persuadé qu'il en reviendra convaincu que l'exploitation de la ligne est des plus défectueuse. A mon avis, aucun gouvernement n'a jamais voulu ni prétendre que l'Intercolonial versât chaque année un surplus au fonds du revenu consolidé. Le ministre peut fort bien prétendre à un surplus de $2,000,000 l'année dernière. Est-ce exact?

L'hon. M. REID: J'ai affirmé qu'il y avait eu un surplus, mais je dois ajouter que si, comme l'honorable député doit comprendre, à aucune époque, non pas seulement sous le régime actuel mais au cours des seize années d'administration libérale, l'Intercolonial n'a jamais accusé un surplus, ce surplus est retourné à l'Intercolonial, jamais il n'a été mis au fonds du revenu consolidé. Jamais un seul dollar des profits de l'Intercolonial n'a été inscrit au fonds consolidé. S'il y a eu un excédent, c'est l'Intercolonial qui en a bénéficié.

M. COPP: Je comprends parfaitement cela. J'allais dire qu'il est très facile de montrer un excédent ou un déficit, au sujet de l'Intercolonial ou de toute autre institution publique; ce n'est là qu'une question de comptabilité. Mais s'il y a eu excédent, le mérite n'en revient ni au Gouvernement, ni au gérant général, ni aux fonctionnaires de la ligne, car cet excédent provient de la bourse de ceux qui acquittent les taux de transport des marchandises. Ces derniers, dans le cas de l'Intercolonial, ont augmenté considérablement au cours de ces dernières années. Je ne puis indiquer exactement le pourcentage de l'augmentation, mais les taux ont été augmenté à différentes reprises, et cette augmentation est la conséquence de l'administration prodigue de ce chemin de fer.

Nous connaissons tous, dans les Provinces maritimes et tous les membres de la Chambre connaissent l'ancien gérant de l'Intercolonial, M. Pottinger. Il a rempli les fonctions de gérant général durant plusieurs années et si la mémoire ne me fait pas défaut, il n'a jamais reçu plus de $7,000 par année. J'avoue que durant un certain temps, ce chemin de fer ne se rendait pas jusqu'à Montréal, mais durant quelques années, après qu'on eût prolongé l'Intercolonial jusqu'à Montréal, cet homme a administré l'Intercolonial aux appointements de $7,000 par année, et tout le monde a semblé parfaitement satisfait de ses services. Il s'est produit un changement et le chemin de fer fut placé sous la haute main d'un bureau d'administration, M. Pottinger faisant partie de ce bureau. Après le changement de gouvernement, le bureau fut dissout, et M. Gutelius fut nommé gérant, avec appointements de $20,000 par année. J'ignore s'il est vrai qu'on a porté à $25,000 le chiffre de ses appointements, mais je sais qu'il a reçu $20,000, un an après sa nomination. Je sais encore qu'il a procuré à l'Intercolonial un nombre considérable de fonctionnaires grassement payés par d'autres chemins de fer. Dans ces circonstances, il me semble que la population des Provinces maritimes a quelque raison de trouver à redire ou, au moins, d'appeler l'attention du ministre des Chemins de fer sur l'état de choses qui se produit dans l'exploitation de l'Intercolonial. Je ne me propose pas de prendre le temps du comité à seule fin de débattre la question de savoir si la nomination de M. Gutelius a été faite à propos de l'enquête sur le chemin de fer Transcontinental, mais je tiens à appeler l'attention du ministre et particulièrement celle des députés des Provinces maritimes sur le fait—qu'on

ne peut nier—que le gérant actuel de l'Intercolonial a adopté pour politique de faire venir des employés d'autres chemins de fer avec qui, je suppose, il avait travaillé durant quelques années à l'exploitation d'autres chemins de fer, et de leur confier des fonctions responsables sur l'Intercolonial.

J'affirme que—et je tiens à le constater dans les termes les plus énergiques,—ces emplois devraient être attribués à ceux qui ont acquis leur expérience sur le chemin de fer Intercolonial et qui sont tout aussi capables, tout aussi bien disposés et tout aussi en mesure de fournir des résultats qui feront honneur à l'Intercolonial que les fonctionnaires importés au pays par l'administrateur actuel. Je ne retiendrai pas la Chambre à discuter la question du chemin de fer Transcontinental, cette question devant se présenter à l'occasion d'un autre crédit. Le ministre prétend que le trafic sur l'Intercolonial l'an dernier a été considérable, et c'est ce qui excuserait les administrateurs de cette voie ferrée de n'avoir pu opérer le transport des marchandises livrées à ses stations à Montréal et ailleurs. Ce qui surtout explique cet encombrement, c'est, semble-t-il, que le ministre s'étant chargé de l'exploitation du chemin de fer Transcontinental à l'ouest de Moncton, a utilisé pour le service de cette ligne le matériel roulant et l'outillage de l'Intercolonial, au détriment des expéditeurs dans les Provinces maritimes.

Les marchandises qu'on aurait dû expédier sur l'Intercolonial de jour en jour et de semaine en semaine ont été immobilisées des semaines et des mois durant,—je sais que le délai n'a pas été de moins d'un mois,—et les négociants, industriels et autres habitants des Provinces maritimes se sont vus hors d'état d'expédier leurs marchandises et autres effets, au grand détriment des intérêts financiers de la région. Tandis que les habitants de l'Ouest se trouvaient favorisés par cette initiative du département, les habitants des Provinces maritimes en étaient incommodés; le matériel roulant qui aurait dû être à leur disposition était utilisé pour les besoins du Transcontinental. Je vais décrire l'état de choses existant dans les Provinces maritimes par suite de cette immobilisation du trafic en divers endroits. Je tiens à la main une lettre écrite par un fabricant très en vue d'Amherst. Il n'est pas de mes amis politiques, mais je le connais parfaitement et je sais que l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) reconnaîtrait qu'une lettre de lui mérite l'attention.

Je ne lirai pas en entier, mais en voici un extrait:

La lettre suivante de M. William Knight, au sujet du continuel gâchage et de l'incompétence qui caractérisent l'administration des chemins de fer du Gouvernement canadien, a paru dans un récent numéro du Transcript de Moncton. Elle aura un intérêt spécial pour les habitants d'Amherst, non seulement à cause de la situation très en vue qu'occupe M. Knight parmi les citoyens de cette ville, mais aussi parce qu'elle signale le tort causé aux industries d'Amherst et à ceux qui en vivent par les bévues en question. Voici en quels termes cette lettre est conçue:

On nous entretient beaucoup par le temps qui court de fidélité à l'empire et aux institutions canadiennes. Et on a raison; toute autre attitude de la part de chacun de nous serait même inexcusable. Mais je me suis demandé pourquoi les administrateurs des chemins de fer du Gouvernement canadien ne feraient pas montre du même esprit.

Il est compris que les munitions et les marchandises à destination des nations alliées ont la préférence, et à cela, sans doute, personne ne trouve à redire. Mais les envois ordinaires du commerce doivent-ils être négligés? Va-t-on se dispenser de tout effort en vue de porter remède à l'encombrement dont apparemment nous souffrons? Ou va-t-on laisser les industries canadiennes péricliter?

La fonderie d'Amherst chôme actuellement faute de coke. Un wagon chargé de coke destiné à cette industrie a traversé la frontière canadienne le 16 février. Depuis, on n'en a pas eu de nouvelles. J'ai cherché par tous les moyens imaginables à découvrir la voie d'évitement où il était relégué, et pourquoi, et quand nous pouvons compter qu'il arrivera à Amherst, mais tout a été en pure perte. Evidemment l'administration du chemin de fer, juge que les industries canadiennes ne valent pas la peine qu'on s'en occupe, pour ne rien dire des égards dus dans le cours ordinaire des choses à une demande de renseignements transmise par un homme d'affaires. Je crois savoir que d'autres industries sont dans le même embarras et pour de semblables raisons.

C'est un extrait d'une lettre écrite par un citoyen d'Amherst, qui se plaint de l'état des choses sur l'Intercolonial, et de l'insuffisance du service du trafic-marchandises qui en est la suite. Le ministre intérimaire me répondra peut-être, comme il a fait à l'honorable représentant de Northumberland, que l'hiver a été dur. Mais la date indiquée est celle du 16 février, et les conditions alors étaient favorables à l'écoulement des marchandises. D'autre part, lorsqu'on songe que soixante-quinze locomotives ont été enlevées à l'Intercolonial et placées sur le Transcontinental, on s'explique facilement l'encombrement des marchandises sur l'Intercolonial, et surtout aux points de jonction. Ce qui est vrai d'Amherst est également vrai de Moncton. Pendant les vacances de Pâques je me trouvais à Moncton, et en causant avec un constructeur et entrepreneur très en vue

de l'endroit, j'appris que son industrie était absolument enrayée, du bois qu'il faisait venir de la Colombie-Anglaise se trouvant détenu à Montréal. Il dut congédier sa main-d'œuvre et suspendre les opérations, en attendant l'écoulement de ces marchandises. Le ministre intérimaire devraient donner leur attention à ces choses dans l'intérêt de cette partie du pays que traverse l'Intercolonial. Je ne sais pas si d'autres membres de cette Chambre n'ont pas fait de plaintes semblables; mais pour ma part j'ai non seulement entendu des protestations, mais j'ai reçu de nombreuses lettres, et j'ai vu des plaintes publiées dans les journaux de cette partie du pays.

Comme représentant des Provinces maritimes, je prétends que l'Intercolonial, depuis que le gérant actuel est à sa tête, s'est administré plutôt dans les intérêts de la compagnie du Pacifique-Canadien que de l'Etat ou encore des clients du réseau.

On a changé les méthodes et l'administration de ce chemin de fer pour les rendre conformes à celles du Pacifique-Canadien. On a adopté les mêmes règlements généraux, changé le service des wagons-réfectoirs, ainsi que la chose a été attestée sous serment devant un comité parlementaire dont j'ai l'honneur de faire partie.

Le surintendant du service des wagons-réfectoirs, lorsqu'on l'a entendu dernièrement en témoignage a déclaré que l'on avait changé le système pour le mettre sur le même pied que les autres chemins de fer. Ce qui est vrai dans ce cas-ci, c'est également dans tous les services de l'Intercolonial.

On a augmenté les tarifs de transport pour les assimiler à ceux du Pacifique-Canadien.

L'Intercolonial a été établi particulièrement dans les intérêts des Provinces maritimes à l'époque de la Confédération. Je ne demande pas que l'Intercolonial transporte les marchandises gratuitement, mais son administration devrait tendre à équilibrer autant que possibles les dépenses et les recettes. Je crois, et la grande majorité de la population des Province maritimes est aussi d'avis que l'Intercolonial est aujourd'hui administré pour favoriser les intérêts de la ligne du Pacifique-Canadien, et virtuellement d'après ses ordres.

Une autre question dont je veux parler est celle des salaires des manœuvres sur les chemins de fer de l'Etat. A propos de cette question, l'honorable député de Queen et Shelburne (M. McCurdy) s'est exprimé, l'autre jour, en ces termes:

M. F. B. McCurdy (Shelburne et Queen) Je signalerai à l'honorable ministre; une question concernant un très grand nombre d'employés de l'Intercolonial. Je comprends que le tarif des salaires servi aux ouvriers de la voie, des cours et autres ouvriers de cette catégorie est de $1.60 par jour. Je demanderai à l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer si à cause de l'augmentation constante du trafic et de la besogne qu'il entraîne, et eu égard aux conditions de la main-d'œuvre en général, il ne pourrait pas augmenter le tarif et accorder des salaires plus élevés?

L'hon. J. D. Reid (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux): Le ministre des Chemins de fer et le gérant général s'occupent depuis le mois de février dernier, de la question du salaire des ouvriers employés sur l'Intercolonial, et on m'informe que, le mois dernier le salaire des cantonniers de la campagne a été porté à $1.75 par jour et celui des cantonniers de ville, à $1.85. On a aussi décidé d'allouer $1.70 par jour aux charbonniers et préposés aux cendriers, à partir du 1er avril dernier. Le ministre et le gérant général ont accordé, d'eux-mêmes, ces augmentations.

Le ministre a pensé, je suppose, qu'il agissait avec beaucoup de magnanimité en augmentant le salaire des préposés aux cendriers de $1,60 à $170 par jour, celui des cantonniers de la campagne de $1.60 à $1.75 et celui des cantonniers de ville de $1.60 à $1.85. Voyons si c'est là un salaire raisonnable à payer à l'ouvrier ordinaire.

M. MORPHY: L'honorable député a fait dire au ministre qu'il avait augmenté de lui-même, le salaire des ouvriers. N'ont-ils pas envoyé de requête demandant cette augmentation de salaire?

M. COPP: Je ne le saurais dire, mais nous savons tous que leurs unions en ont envoyé plusieurs.

M. MORPHY: J'ai compris que cette augmentation avait été accordée sur l'initiative même du ministre.

M. COPP: J'ai lu le discours de l'honorable ministre. Je ne suis pas de ceux qui se plaignent des salaires accordés aux employés de l'Etat, à moins que ce ne soient des traitements extravagants, comme celui que l'on accorde au gérant général de l'Intercolonial eot à certains de ses fonctionnaires, c'est-à-dire $10,000 ou $12,000. Je ne me plains pas des salaires de ceux qui sont employés aux bureaux de Moncton, mais je tiens à signaler à l'attention du Gouvernement le salaire de l'ouvrier ordinaire qui travaille sur l'Intercolonial; je soutiens qu'il n'est pas suffisant pour lui permettre de vivre et de faire vivre sa famille convenablement à Moncton ou dans toute autre ville des Provinces maritimes; il est bien vrai que les garçons de ferme

gagnent de $1.50 à $1.75 par jour, mais il ne faut pas oublier que le plus grand nombre possèdent une petite maison, quelques arpents de terre, une vache et des poules; qu'ils élèvent certains animaux qui les fournissent de viande, et que tous ces avantages contribuent à rendre leur salaire suffisant.

Mais un homme obligé de vivre et de faire vivre une famille à Moncton, de payer loyer, ses contributions, de faire instruire ses enfants et de répondre à des centaines d'obligations qui lui incombent n'en a pas assez de $1.75 par jour.

J'ai lu certains passages du rapport présenté par la commission nommée pour s'enquérir du renchérissement de la vie, et déposé sur le bureau de la Chambre au commencement de la session; entre autres choses intéressantes que contient ce rapport j'ai trouvé un tableau composé sans doute d'après les témoignages recueillis par la commission, et qui indique le prix moyen de la vie pour une période de cinq années. La commission a estimé qu'en 1913 il devait en coûter à un homme $9.63 par semaine pour vivre et faire vivre une famille de cinq personnes, c'est-à-dire pour vivre convenablement, je suppose.

M. MORPHY: Quel est le titre de ce tableau?

M. COPP: Je pourrai le dire à mon honorable ami demain, je ne l'avais pas encore remarqué, je m'étais contenté de copier les détails du tableau même. D'après ces données il faut plus de $500 par année à un homme pour vivre et faire vivre une famille de cinq personnes; or, à raison de $1.70 par jour, maximum auquel le ministre a porté son salaire qui était auparavant de $1.60, il ne gagnera que $530 par année en travaillant 300 jours, c'est-à-dire chaque jour faste de l'année. En outre, les $500 que la commission présume qu'il lui faudra pour vivre et faire vivre sa famille ne comprennent ni le loyer, ni l'habillement, ni l'instruction, ni la contribution aux oeuvres pies, ni les soins médicaux, ni rien de ce genre. Il gagne donc tout au plus $530 pour répondre aux simples exigences de la vie, qui représentent, d'après ce tableau, un peu plus de $500. Il y a peut-être quelques erreurs ci et là. Je ne connais pas l'auteur de ces données, mais si elles sont assez exactes, elles signifient que cet homme aura $200 ou $300 de dettes à la fin de l'année s'il a vécu convenablement. Cela étant, l'honorable ministre devrait faire dresser un tableau exact du coût de l'existence, s'il n'est pas en état d'en dresser un lui-même, et établir, en faveur de l'ouvrier ordinaire, un minimum de salaire qui lui permette de vivre convenablement.

A Moncton un pauvre ouvrier qui se rend à son travail de bonne heure le matin et peine pendant dix heures reçoit $1.70 par jour, tandis que le gérant général de l'Intercolonial touche des appointements annuels de $20,000, sans compter le logement et maintes autres gratifications. Comparez le sort de l'enfant d'un de ces ouvriers avec celui de l'enfant de M. Gutelius. Je n'irai pas jusqu'à dire que le gérant général de l'Intercolonial ne devrait pas être plus payé que le simple ouvrier qui exécute un travail grossier, mais ce dernier devrait obtenir un salaire suffisant pour lui permettre d'habiller décemment ses enfants et les envoyer à l'école, comme les enfants des hauts fonctionnaires de la ligne ou d'autres citoyens.

C'est au nom des ouvriers de l'Intercolonial que je parle en ce moment. Chaque fois que j'aurai l'occasion de faire entendre ma voix, je maintiendrai que le Gouvernement a le devoir de faire rendre justice à ces ouvriers. Je n'insisterai pas davantage et pour aujourd'hui, je me bornerai à signaler la question à l'attention du ministre des Chemins de fer. Si le Gouvernement ne peut pas rémunérer convenablement les simples ouvriers, il devrait diminuer les salaires des hauts fonctionnaires, et en faire bénéficier ceux qui font le travail le plus pénible et ne reçoivent qu'une maigre pitance.

Une autre chose qui a causé beaucoup de mécontentement et a fait perdre de l'argent à l'Intercolonial, c'est la discontinuation, pendant les mois d'hiver, du service connu sous le nom d'Ocean Limited Train. Le ministre prétendra peut-être que les recettes de ce service en hiver, entre Halifax et Montréal, ne couvriraient pas les dépenses. Je ne comprends pas en vertu de quel calcul on peut dire qu'un service couvrira ou ne couvrira pas les dépenses. Il est vrai qu'un ingénieur peut calculer au juste ce que coûte, par mille, l'exploitation d'un train entre Halifax et Montréal, mais la plupart des hommes d'affaires sont aussi en état de calculer, à la fin de la semaine ou du mois, leurs dépenses et leurs recettes. Le commerçant qui, à la fin d'un mois, constaterait qu'il n'a pas réalisé de bénéfices, croirait-il que c'est une raison suffisante pour cesser son commerce? Je crois au contraire que ce serait une raison pour le porter à redoubler d'énergie, afin

de reprendre le temps perdu et d'augmenter ses recettes.

Ce service, qui existe depuis quelques années, est très apprécié des voyageurs et a contribué beaucoup à faire connaître les Provinces maritimes. La vallée de la Matapédia est considérée comme un des plus beaux endroits du Canada et les voyageurs qui traversent cette région en plein jour peuvent en admirer toute la splendeur. L'Ocean Limited nous a certainement rendu de grands services. Ce train et celui du Pacifique-Canadien sont réunis à Halifax et arrivent à Moncton comme un seul train. A Moncton, l'Ocean Limited est mis sur la voie de l'Intercolonial et va jusqu'à Montréal et le convoi du Pacifique-Canadien se rend à Saint-Jean, traverse l'état du Maine et se dirige vers Montréal. Du moment que le trafic des voyageurs commence à se ralentir, à la fin de l'automne, ce service est discontinué sur l'Intercolonial et tout le trafic passe au Pacifique-Canadien. Qu'en résulte-t-il? Nous sommes tous les esclaves de nos habitudes; nous trouvons aussi naturel de voyager toujours par la même ligne que de nous mettre à table à l'heure des repas. Celui qui a pris l'habitude de descendre à un certain hôtel trouve tout naturel de ne pas aller ailleurs. Comment le gérant de l'Intercolonial ou le ministre des Chemins de fer qui est responsable de l'administration de la ligne, peut-il espérer obtenir un trafic permanent pour l'Ocean Limited, si ce service est discontinué pendant plusieurs mois tous les ans et si son trafic est dirigé sur le Pacifique-Canadien? Ceux qui habitent sur le parcours de l'Intercolonial ne peuvent compter que sur le train rapide connu sous le nom de Maritime Express et tous ceux qui voyagent par cette ligne crient au miracle, si le train n'est pas en retard de deux à cinq heures, en hiver. Je ne crois pas qu'un seul député des Provinces maritimes ose me contredire si je dis que lorsque nous allons chez nous en hiver, nous voyageons par le Pacifique-Canadien et préférons payer $6 pour traverser l'état du Maine, plutôt que de voyager par le Maritime Express. Ce qui est vrai pour les députés l'est également pour le public. Personne ne voyage par le Maritime Express, à moins d'y être absolument obligé ou d'avoir à se rendre dans la partie Nord du Nouveau-Brunswick. Nous avons fait des dépenses considérables pour faire connaître l'Intercolonial et maintenant que le Gouvernement a, de lui-même, pris à sa charge le Transcontinental et se propose de l'exploiter comme chemin de fer de l'Etat, je dis que c'est une faute et même un crime d'exploiter ce réseau comme s'il n'était qu'un embranchement du Pacifique-Canadien.

Le ministre n'est-il pas en mesure de changer cette tactique à l'avenir et d'établir un système qui traiterait mieux les gens des Provinces maritimes, et mettrait leur disposition l'Ocean Limited d'un bout de l'année à l'autre. Parce qu'ils auraient eu un déficit cette année, ce n'est pas une raison d'enlever ce train de luxe et, sous prétexte que la clientèle n'est pas suffisante pour deux trains de ce genre, la donner à un seul, le Pacifique-Canadien.

Ce n'est pas que je veuille épiloguer. L'honorable député n'a qu'à consulter les journaux, conservateurs comme libéraux, pour s'apercevoir du grand mécontentement qui existe.

Si le ministre suppléant est maintenu dans ses fonctions actuelles, j'espère qu'il visitera les Provinces maritimes—et en ma qualité de député de ces provinces je l'en prie instamment,—afin de se rendre compte "de visu" de l'administration de l'Intercolonial. Qu'il y passe quelques semaines. Personne ne peut se renseigner en parcourant la ligne à toute vitesse, comme font ordinairement les ministres des Chemins de fer. S'il est à jamais entendu que le ministre des Chemins de fer sera toujours un député de l'Ontario, il devrait visiter les Provinces maritimes et se familiariser avec la situation locale, pénétrer au fond de l'administration. Alors seulement les gens qui sont desservis par l'Intercolonial pourront s'attendre d'être mieux traités qu'ils ne le sont par le gérant général actuel qu'on a transplanté de l'autre chemin de fer à la tête de l'Intercolonial et qui administre le réseau au grand mécontentement de la population des Provinces maritimes et de manière à mettre en mauvaise posture le Gouvernement actuel et en particulier le ministre chargé de ce département.

M. MORPHY: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'honorable député de Westmorland (M. Copp). Il regrette de voir que quatre seulement de ses collègues de la gauche ont cru qu'il valait la peine de venir l'entendre. Car il m'a fortement impressionné. Nous, qui venons des confins du pays, nous nous sommes laissé dire que dans son administration de l'Intercolonial le Gouvernement s'était montré extravagant, gaspillant les deniers publics en tra-

vaux inutiles, en embranchements et autres lignes.

L'honorable député a fait au ministère, sans le vouloir, sans doute, un compliment en l'accusant de ladrerie dans son administration du réseau de l'Etat. C'est pour moi une agréable désillusion. Jusqu'à moi qui commençais à me demander, en attendant les critiques, si le ministère n'était pas à dissiper le trésor public au profit de ce chemin de fer. Mais l'honorable député m'a absolument convaincu qu'un tel soupçon était sans fondement et que, si le Gouvernement a quelque chose à se reprocher, c'est de s'être montré trop ménager en ne donnant pas aux gens un meilleur service.

Mon honorable ami est venu calmer mes doutes quand j'étais sur le point d'opiner de l'autre côté.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne sache pas que l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) ait critiqué le Gouvernement dans ce sens.

L'hon. M. MORPHY: J'ai dit que j'avais des doutes. Mais l'honorable membre (M. Copp) les a dissipés. Je félicite le Gouvernement de leur habile, prudente et économique administration du chemin de fer.

M. COPP: Cet éloge s'applique-t-il aux salaires?

L'hon. M. MORPHY: J'arrive à cela. Je me rangeais du côté de mon honorable ami; je trouvais qu'il avait eu là un bon argument. Je constate que par son administration prudente, le Gouvernement enfin changé, dans le bilan de notre grand réseau, le déficit habituel en excédent. Le Gouvernement en justice, ne pourrait pas, à mon sens, tirer gloire de cet excédent, s'il l'avait amassé au détriment des employés.

Je suis disposé à prendre l'attitude de mon honorable collègue. A notre époque, où tout ce qui sert quotidiennement à la vie est renchéri et alors surtout que l'Intercolonial a retiré des profits de cette malheureuse guerre dont les nécessités ont augmenté le trafic, le Gouvernement trouverait peut-être le temps opportun de se montrer de nouveau généreux envers ses employés.

Je ne prétends pas qu'il a montré un excès de générosité. Je crois que les ministres méritent des éloges pour avoir augmenté les salaires des ouvriers sans que ceux-ci semblent avoir demandé d'augmentation. Je vois dans cette action une idée progressive qui mérite des éloges plutôt que le blâme: Si les correspondances qui furent établies, et les soixante-quinze locomotives qui furent conscarées au transport, ont amené un trafic que le réseau n'aurait pas eu autrement, c'est un résultat qui mérite d'être considéré. Je ne crois pas que l'honorable député se soit servi d'un puissant argument quand il a donné pour exemple le cas d'un wagon de bois—un cas purement isolé.

Il se peut qu'il n'ait pas donné l'adresse exacte et que le wagon se trouve arrêté à Toronto.

M. COPP: Il se peut qu'on s'en soit emparé. Il pourra s'estimer heureux s'il parvient à le faire sortir de l'Ontario.

M. MORPHY: Je me suis laissé dire qu'il est sage de se défier de quiconque proclame son honnêteté sur les toits. L'honorable représentant a mauvaise grâce de donner à entendre qu'un wagon une fois entré dans l'Ontario est exposé à ce qu'on s'en empare. Je crois que les habitants de l'Ontario sont aussi honnêtes,—ou peu s'en faut,—que ceux des autres parties du Dominion. En ce qui regarde la mise en circulation du train, je ne suis pas en mesure de la discuter, mais le raisonnement de l'honorable représentant m'a paru faible. Le Gouvernement a supprimé le train, l'expérience du passé ayant démontré qu'il ne faisait pas ses frais; le supprimer, c'était donc réaliser une épargne au profit du public. Au reste, l'honorable député était à même d'utiliser le Pacifique-Canadien, il n'a donc aucunement souffert.

L'hon. M. REID: Il a dû débourser six dollars.

M. MORPHY: Quant à cela, les membres du Parlement sont bien exposés à ce qu'on leur demande de faire de légers sacrifices pour le pays. Le Gouvernement pourrait bien examiner s'il y a lieu d'indemniser l'honorable représentant, mais cette question, et la question des journaliers sont les seules au sujet desquelles je tombe d'accord avec lui.

M. COPP: Il n'est pas très juste de la part de l'honorable député de dire que j'ai parlé de la chose pour des raisons personnelles. J'ai cité le cas comme exemple.

M. MORPHY: Je n'avais pas l'intention d'employer cet argument.

M. COPP: Je n'ai pas pensé que quelque député envisagerait la question à ce point de vue.

L'hon. M. GRAHAM: Il se fait assez tard et je conseille que nous adoptions le crédit destiné au chemin de fer Transcontinental national et que la séance soit ensuite levée. Je désirerais faire quelques commentaires au sujet de ce crédit, mais

je suppose qu'on me fournira l'occasion de faire les observations que j'ai en vue.

L'hon. M. REID: Oui, à l'occasion d'aucun autre crédit.

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

La séance est levée à minuit moins vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Jeudi, 4 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures, sous la présidence de M. E. H. Rhodes, orateur suppléant.

VACANCES.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: J'ai l'honneur de faire savoir à la Chambre que j'ai reçu des communications m'apprenant qu'il est survenu les vacances qui suivent dans la représentation:

1° Du collège électoral de Lincoln, par la mort de M. Edward Arthur Lancaster;

2° Du collège électoral de Ristigouche, par la mort de M. James Reid.

J'ai en conséquence mandé au greffier de la chancellerie de lancer des lettres de convocation aux électeurs de ces deux collèges.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR DE L'ECHIQUIER.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 99) tendant à modifier la loi sur la cour de l'échiquier.

Ce projet de loi a uniquement pour but d'étendre la juridiction de la cour de l'échiquier de manière à lui permettre de se prononcer sur les questions de valeur purement monétaire. Il se présente de fois à autre des affaires où une réclamation faite au Gouvernement ou à quelque branche du service ne souffre aucun doute quant à son projet, mais à l'égard de laquelle il est impossible de s'entendre quant au montant; ou encore il se présente des affaires à l'égard desquelles, après avoir reconnu l'à-propos de disposer, par vente, bail ou autrement, de certains biens appartenant à la couronne, les intéressés n'ont pas pu établir quelle en serait la valeur précise. L'objet du bill est d'ajouter à la loi une disposition énumérant les affaires à l'égard desquelles ce tribunal aura juridiction et aussi un article l'autorisant à déterminer le quantum dans les cas dont j'ai parlé.

L'embarras, c'est qu'en pareilles circonstances, il n'y a pas de causes proprement dites, qui figurent parmi les causes énumérées dans l'article existant.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

EXTENSION DU CHAMP DE L'ENQUETE DE LA COMMISSION JUDICIAIRE DES OBUS.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, je désire proposer l'ajournement; mais auparavant, je tiens à dire, que je ne vous ai donné avis qu'à bien court délai; je n'ai donné aucun avis au leader de la Chambre, et je le comprends, j'abuse peut-être de la bonté de la députation en prenant pareille attitude. Or, en voici les raisons. Cet après-midi, à la séance de la Commission royale, une question a surgi, lorsque M. Johnston a reçu défense d'interroger contradictoirement les témoins, parce que le ressort de la commission n'est pas assez étendu pour lui permettre de le faire. Je désire déclarer catégoriquement ici même, que je ne veux pas qu'on interprète mon attitude, comme une critique ou une censure de la décision des commissaires. Je veux tout simplement faire un exposé de faits aussi exact que possible. M. Johnston a insisté sur ce point et enfin la commission a déclaré qu'il pourrait être utile de s'adresser au Parlement, afin d'en obtenir une juridiction plus étendue. La seule voie ouverte devant moi était de demander l'ajournement pour discuter la question; or, cette discussion, on le sait, ne porterait que sur le fond de la question à l'étude et ne règlerait rien pour l'avenir. Ce n'est qu'à une heure et dix minutes que j'ai quitté la sale des délibérations de la commission et je n'ai pas eu le temps de voir personne. Comme la Chambre s'est réunie à deux heures, je n'ai remis à Votre Honneur qu'un simple brouillon de ma proposition et je n'ai eu occasion de me mettre en communication ni avec le chef de l'opposition ni avec aucun des ministres.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je dois dire, de façon générale, que rien ne s'oppose à ce qu'on propose l'ajournement, pour la discussion d'une question d'importance publique. L'honorable député a fait un exposé des

faits tels que présentés, paraît-il, à la commission, vers une heure. . .

M. CARVELL: Avant l'heure de midi.

L'hon. M. ROGERS: . . . quand on refusa à M. Johnston le droit d'interroger contradictoirement certains témoins, sur des question se rattachant à l'enquête; seulement l'honorable député le comprend, la Chambre n'est pas saisie de tous les faits. Il nous manque le texte même de la déclaration faite par les commissaires et les raisons données à l'appui de leur refus. Aussi bien mon honorable ami devrait-il se contenter de laisser la question en suspens jusqu'à demain, alors que nous nous ferons un devoir de faciliter toute proposition qu'il désire faire pour demander l'ajournement, en vue de la discussion de la question, puisque nous serons alors saisis d'un rapport.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! Le règlement de la Chambre, article 39, paragraphe 2, porte:

Pour la présentation d'une motion d'ajournement qui a pour objet la discussion d'une question déterminée et d'une importance publique urgente, il faut que permission en soit demandée après l'expédition de la besogne quotidienne et avant que la Chambre ait passé aux avis de motions et l'ordre du jour.

Ce n'est donc que plus tard, au cours des délibérations de la Chambre, que l'honorable député peut demander l'autorisation de proposer l'ajournement.

M. CARVELL: La besogne ordinaire a été expédiée.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: Nous n'avons pas encore abordé l'ordre du jour. Les paragraphes 3 et 4 du règlement portent:

(3) Le député qui désire présenter pareille motion se lève à sa place, demande la permission de proposer l'ajournement dans le but de discuter une question déterminée et d'une importance publique urgente, et il énonce la question dont il s'agit.

(4) Il remet ensuite à l'Orateur une formule écrite de la question, et ce dernier, s'il la croit régulière, en donne lecture et demande si la Chambre accorde au député la permission demandée. Si quelqu'un s'y oppose, l'Orateur demande aux députés qui sont en faveur de la motion de se lever de leurs sièges, et si plus de vingt députés se lèvent ainsi l'Orateur donne la parole à celui qui a demandé la permission.

M. CARVELL: Je ne veux pas vous demander de donner une décision . . .

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre! (Lisant): "L'honorable député de Carleton demande l'autorisation de proposer l'ajournement afin de discuter une question d'importance publique urgente, à savoir, l'extension de la juridiction accordée à la commission d'enquête Meredith-Duff.

Je suppose que l'honorable député veut parler de la commission royale?

M. CARVELL: Oui, cela a été écrit très rapidement.

L'hon. M. ROGERS: Je ne peux que répéter ce que j'ai dit, il y a un moment, que par suite du fait que la Chambre ne serait pas en possession des incidents de la cause et des véritables expressions dont s'est servie la commission pour motiver son refus, quelles qu'en soient les raisons, je crois que mon honorable ami de Carleton reconnaîtra qu'il ne doit pas insister sur sa motion avant demain, alors que, je lui en donne l'assurance, tout sera fait pour faciliter la présentation de cette motion afin d'avoir la discussion qu'il désire.

M. CARVELL: Je ne pourrais naturellement pas refuser ce que demande mon honorable ami le ministre des Travaux publics puisqu'il le fait d'une manière aussi aimable; mais je voudrais faire comprendre à la Chambre toute l'importance qu'il y a à discuter cette question très prochainement. Nous pouvons parfaitement nous rendre compte que toute l'enquête, ou du moins une grande partie de l'enquête, reste en suspens, en attendant la décision de cette question. Par exemple, le témoin contre-interrogé était sir Alexander Bertram, dont l'interrogation a été retardée ou remise jusqu'à ce que cette affaire soit réglée. La même question se présentera, je crois pouvoir le dire, pour les deux tiers ou les trois-quarts des témoins qui seront convoqués. Par conséquent, si l'on doit prendre une décision, il faut le faire vite. Mais si le ministre pense que la discussion ne peut pas avoir lieu aujourd'hui, je tiens à être raisonnable et je me conformerai à sa demande. Toutefois je dirai qu'il sera peut-être possible d'arriver à une entente qui permettra de discuter la chose ce soir, après huit heures.

L'hon. M. MEIGHEN (solliciteur général): Puis-je poser une question à l'honorable député? Donne-t-il à entendre à la Chambre que la commission elle-même a exprimé le désir que ses pouvoirs soient étendus?

M. CARVELL: Je n'irai pas jusque là. La commission a suggéré que la demande fût faite au Parlement

L'hon. M. MEIGHEN: De sa propre initiative, elle a suggéré qu'une demande fût faite au Parlement?

M. CARVELL: La commission elle-même, de sa propre initiative, a émis l'opinion que si—je tiens à employer les expressions aussi exactes que possible—M. Johnston désirait entrer dans ces questions, il serait préférable de s'adresser au Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est très différent.

M. CARVELL: Je tiens à dire à l'honorable ministre que je n'essaye pas de tromper la Chambre et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de lancer ici quelques vilaines insinuations. Nous ferions aussi bien de nous entendre là-dessus dès le commencement.

L'hon. M. ROGERS: Comme des dispositions ont été prises pour l'impression des témoignages recueillis de jour en jour par la commission, je crois que nous ne devrions pas discuter cette question avant demain. Nous aurons alors les dépositions imprimées et les honorables députés auront sous les yeux les paroles exactes des commissaires, et il n'y aura aucune discussioin entre les deux côtés de la Chambre au sujet de ce qui s'est passé. Je ne pense pas qu'il serait dans l'intérêt de la recommandation faite par mon honorable ami, d'entreprendre cette discussion aujourd'hui.

M. CARVELL: Dois-je comprendre que le ministre déclare que la question pourra être discutée demain?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. CARVELL: C'est tout à fait satisfaisant.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles, il a été répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

FOURNITURES DE GUERRE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. HUGHES (I.P.-E.) demande:

1. De qui le gouvernement achète-t-il les provisions pour les troupes stationnées à Charlottetown, à Summerside et Souris, I.P.-E.?
2. De combien de personnes ou firmes le gouvernement a-t-il reçu l'offre de fournir ces provisions?
3. Quels prix le gouvernement paie-t-il pour les provisions ainsi achetées à chacun des endroits susmentionnés?

L'hon. M. ROGERS (au nom du ministre de la Milice et de la Défense):

[M Carvell]

1. Des maisons suivantes: DeBlois Bros., Dominion Canners Ltd., Succession C. D. Rankin, Grady, John, Great London and China Tea Co., Holman Ltd., R. T., Holmon Ltd., F. J. Hughes & Co., Ltd., J. J. Kelly, Wilfrid, Kinkletter, F. M. Matthew & McLean, McDonald, Augustus, Pickard & Co., A., Prince Edward Island Hay & Produce Co., Saunders, Newsome & Co., D., Strong & Co., F. W., Wetzells Ltd., Wood D., Strong & Co., F. W., Wetzell's Ltd., Wood Harry J., and Lidstoine, W. J.

2. Nous avons reçu 28 soumissions; 61 maisons avaient été invitées à soumissionner.

3.

	Charlottetown.	Summerside.	Souris.
	$ c.	$ c.	$ c.
Conserves ...	8½ la l.	9½ la l.	75 le seau, composée 1 10 le seau. pur.
Marmelade ...	7½ la l.		
Viande	15 la l.	14½ la l.	14 la l.
Foin.	17 00 la t.		
Paille	9 00 la t.		
Avoine	70 le b.		
Bacon cuit....	23 la l.	25½ la l.	26 la l.
Bacon non cuit.		24 la l.	20 la l.
Pommes de terre	70 le b.	75 le b.	75 le b.
Fèves	7½ la l.	7½ la l.	8 la l.
Prunes séchées	17 la l.	12 la l.	
Lait		8 la pinte.	
Poudre de lait.			16 la l.
Beurre de faque	32 la l.	35 la l.	32 la l.
Beurre de ferme.....	30 et 32 la l.		
Fromage	18 la l.	19 la l.	20 la l.
Pois cassés ...	7 la l.	8 la l.	8 la l.
Sucre	7½ la l.	7½ la l.	7½ la l.
Sel	2 la l.	1¼ la l.	1½ la l.
Riz	6½ la l.	5 la l.	
Avoine écrasée	4½ la l.	4 la l.	
Poivre	30 la l.	32 la l.	28 la l.
Légumes frais.	½ la l.	1½ la l.	1 la l.
Saindoux.....		17 la l.	
Levure		5 la boîte.	
Farine	3 75 le s.	6 50 le baril.	
Pain	4½ la l.	4½ la l.	5 la l.
Bois franc....	3 00 la c.	4 25 et 5 00 la corde.	
Bois mou.....	2 75 la c.		
charbon anthracite ...	8 00 la t.		
Houille bitumineuse	5 75 la t.		
Charbon non sassé	5 25 la t.		
Thé	27 la l.	27 la l.	27 la l.
Café	23⅜ la l.	23⅜ la l.	23⅜ la l.
Izal	65 le g.		
Chlorure de chaux	5 la l.		
Pétrole	21 le g.		
Paille à literie		9 00 la t.	6 00 la t.

Relativement aux prix des épiceries, les entrepreneurs ont refusé dernièrement de continuer à exécuter les entreprises qui leur ont été adjugées, à moins que les prix

ne fussent augmentés. Nous avons demandé de nouvelles soumissions, et les prix les plus bas, à l'heure actuelle, sont les suivants:

	Charlottetown.	Summerside	Souris.
	$ c.	$ c.	$ c.
Bacon cuit.....	25 la l.	26 la l.	26 la l.
Bacon non cuit...		24 la l.	
Pommes de terre	2 la l.	15/12 la l.	1⅜ la l.
Bacon roulé.....		20 la l.	
Saindoux.		17 la l.	
Beurre de fabrique	36 la l.	35 la l.	35 la l.
Beurre de ferme.	33 la liv.		
Légumes frais. . .	1½ la l.	1½ la l.	
Fèves	8 la l.	8 la l.	8 la l.
Raisins de Corinthe		12½ la l.	
Farine			
Poivre	32 la l.	28 la l.	30 la l.
Prunes		11 la l.	
Riz		5½ la l.	
Fromage.	21 la l.	19 la l.	19½ la l.
Avoine écrasée...		3½ la l.	
Sagou		8 la l.	
Sel	2 la l.	1 la l.	1½ la l.
Sucre	7¾ la l.	8 la l.	9 la l.
Tapioca.		8 la l.	
Pois cassés.....	8 la l.	7 la l.	7½ la l.
Poudre à pâte...		25 la l.	
Macaroni		12½ la l.	
Raisins		12 la l.	
Levure		5 la l.	
Tomates en conserve		2 40 la caisse.	
Maïs en conserve		2 20 la caisse.	
Pois en conserve.		2 20 la caisse.	

LA SITUATION DES INDIENS QUI S'ENROLENT.

M. CHISHOLM (Antigonish) demande:

Est-ce que les Indiens âgés de vingt et un ans et sujets britanniques qui s'enrôlent sous les drapeaux au cours de la guerre actuelle, auront droit de suffrage si une élection fédérale a lieu avant la conclusion de la paix?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce n'est pas la coutume qui a été suivie jusqu'à ce jour de répondre à des questions de droit. Toutefois, l'article premier de la loi permettant aux soldats canadiens en service militaire actif durant la présente guerre d'exercer leur droit de vote décrète ce que suit:

1. Tout sujet britannique du sexe masculin âgé de vingt et un ans ou plus servant dans les forces militaires du Canada dans la présente guerre (ci-après appelé "volontaire"), qui dans les six mois qui ont précédé immédiatement la date à laquelle il a été nommé, ou s'est enrôlé dans ces forces, avait résidé en tout district électoral quelconque au Canada pendant une période d'au moins 30 jours, a droit de voter dans le district électoral dans lequel il avait résidé de la manière ci-après énoncée nonobstant son absence de ce district électoral ou du Canada: Sauf que si quelque individu était, à l'époque où il a été ainsi nommé ou enrôlé, qualifié à voter dans quelqu'autre district électoral au Canada il doit voter dans cet autre district seulement.

Cet article ne fait pas d'exception à l'égard des Indiens.

LES APPROVISIONNEMENTS MILITAIRES A WINDSOR (N.-E.)

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. De qui le ministre de la Milice achète-t-il les approvisionnements pour les troupes expéditionnaires canadiennes cantonnées à Windsor (N.-E.)?

2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces fournitures? Dans l'affirmative, de quelle manière ont-elles été publiées ou portées à la connaissance du public, et vers quelle date?

L'hon. M. ROGERS (au nom du ministre de la Milice):

1. Des maisons dont voici les noms: La Dominion Canners, Limited, la T. Upton Company Limited; Walter T. Card, George W. DeWolf, Wentworth Stores, Wentzells, Limited, Great London & China Tea Company, John Neilson, Limited et la Canadian Milk Produce Company.

2. Oui; on a demandé des soumissions pour la fourniture de la viande, par lettre circulaire en date du 15 décembre 1915, à six maisons, dont deux nous ont répondu; on a aussi demandé des soumissions pour fourniture de confitures à quinze maisons, dont six ont répondu. Le 30 décembre, le commandant de la division militaire n° 6 reçut ordre de demander des soumissions pour fourniture de pain et d'épices, et le 6 janvier il envoya sept soumissions pour fourniture de pain, d'épices et de paille. Le 2 mars 1916, on a demandé, par lettre circulaire, des soumissions à dix-huit maisons pour fourniture de thé et de café, et huit ont répondu. Le 22 mars 1916, on a demandé à dix-sept maisons des soumissions pour fourniture de lard fumé, de saindoux, de beurre et d'épices, et une a répondu.

FERME EXPERIMENTALE DE FARNHAM.

M. BOIVIN demande:

1. Sous la direction de qui se trouve la ferme expérimentale du gouvernement à Farnham (P.Q.)?

2. Quels sont les noms des personnes employées par lui sur cette ferme depuis le 1er janvier 1914?

3. Quel est le traitement de chacun de ces employés?

4. Quelle balance, s'il en est, reste due à ces employés pour travail et main-d'œuvre fournis avant le 1er janvier 1916?

5. Pourquoi cette balance n'a-t-elle pas encore été payée?

L'hon. M. HAZEN:

1. M. Omer Victor Chevalier.

2 et 3. Voici les noms des employés et les montants que nous leur avons payés du 1er janvier 1914, au 31 mars, 1916:

H. Gariépy, $17.25; D. Marchesseault, $19.50; G. Archambault, $19.50; W. Gariépy, $36; G. Tétreault, $935,90; I. Clouatre, $863.90; L. Georges, $19.50; A. Savarais, $24; L. E. Lorquet, $1,662.50; Y. Lorquet, $17.50; L. Tétreault, $78.40; A. Fournier, $21.30; J. Morris, $1.50; Alphonse Benoit, $15.80; H. Messier, $45.60; V. Tétreault, $182.40; J. Forgues, $6.40; J. Thurston, $9.60; E. Perrault, $14.80; E. Brouillette, $150; J. Lamarche, $59.75; E. Blaine, $14.40; P. Lapierre, $70.35; A. Champagne, $42.60; C. Thurston, $107.44; A. Tétreault, $203.20; A. Dandelin, $30.40; B. Lamarche, $38.40; C. A. Rainville, $3; R. Portelance, $231.30; H. Ruelle, $15.19; A. Messier, $8; D. Gariépy, $107.20; J. Fontaine, $14.40; N. Paquette, $26.50; M. Menard, $17.50; A. Maille, $9.60; J. Adam, $70; J. Messier, $1.89; A. Millette, $41.60; E. Milette, $27.20; O. Bessette, $39.55; G. Gladu, $43.20; A. Lapierre, $20.80; E. Cardinal, $19.20; E. Pepin, $21.40; A. Loiselle, $106.69; J. Copal, $37.50; A. Thibault, $37.50; W. Deslorier, $6; N. Lussier, $12; P. Butler, $9; H. Menard, $2; E. Fournier, $28; E. Martel, $21; P. Fontaine, $16.36; L. Ménard, $40; E. Lepeltier, $185.10; C. Benoit, $81.28; J. Desroches, $25.60; J. Courtemanche, $30.40; H. Thurston, $58.88; H. Lamoureux, $27.20; P. Lemoire, $271.10; E. Aldridge, $28.80; E. Tétreault, $16.00; H. Clouatre, $38.08; L. Lorquet, $34.08; N. Nolin, $9.60; A. Bertrand, $11.68; D. Benjamin, $9.28; E. Gaboriault, $3.80; S. Ouellette, $1.70; H. Zaize, $3.33; H. Marchessault, $2.05; G. Dubois, $3.53; O. Deveau, $3.95; J. Gendron, $1.27; O. Horbec, $1.29; L. Lacaille, 76 cents; A. Lapatrie, $2.20; A. Domay, 85 cents; W. Racicot, $1.39; W. Leduc, $1.19; O. Renaud, 9 cents; L. P. Comeau, $125.94; N. Lasnier, $2.81; E. Couillard, $1.62; J. Buttler, $1.70; C. Drouin, $3.12; E. Boulais, $1.72; O. Clouatre, $3.49; A. Seguin, $4.05; J. Marcier, $3.04; O. Lamoureux, $2.85; A. Benoit, $4.98; A. Jarly, $4.04; E. Bessette, $1.85; E. Deslauriers, 85 cents; E. Ouellette, $2.09; J. Sirmond, 81 cents; R. Landry, $1.57; L. Lequin, 89 cents; H. Fontaine, $3.01; E. Arbec, $3.74; R. Gariépy, 42 cents; O. Leduc, $8.52; D. Gaudreau, $2.20; J. Simard, $1.13; C. Loisel, $2.87; V. Charron, $2.26; N. Leduc, $3.93; J. Murphy, $3.58; H. Forguet, $28.07; A. Archambault, $1.66; L. Cardinal, $3.81; W. Lapatrie, $4.13; E. Miller, $2.18; A. Blain, $1.77; O. Lepeltier, $12.38; H. Granger, $10.00; L. Drouin, $9.50; R. Monty, $10.00; H. Decelle, $10.00; W. Gendron, $2.50; L. Arpin, $20.00; L. Carr, $6.00; W. Benoit, $11.76; Chas. Russell, $26.25; H. Pelletier, $22.50; O. Dupont, $6.75; C. Wilby, $6.75; H. Leroux, $12.75; H. Vadon, $13.50; J. Chouinnard, $7.50; H. Roibert, $20.00; J. Galipeau, $20.00; L. Demers, $7.00; L. Dansereau, $6.50; T. Quintin, $66.00; E. père Wilby, $27.00; T. Wilby, $3.00; H. Dandurand, $89.00; E. Morasse, $53.68; P. Dupont, $3.00; O. Duquette, $22.50; W. Dome, $19.50; A. Cardinal, $37.00; A. Lapointe, $48.50; A. Roy, $20.25; J. N. Bessette, $55.42; L. Bessette, $5.65; T. Dubuc, $44.00; W. Dubuc, $35.10; H. Dupont, $8.25; P. Morasse, $15.00; P. Laflamme, $1.26; H. Brodeur, $8.34; L. Pelletier, $19.41; P. Fournier, $8.80; J. Fournier, $31.49; E. Michaud, $18.16; J. Lafrance, $12.75; A. Laflamme, $6.22; S. Dachaud, $5.32.

MOSES MITCHELL.

M. MICHAUD demande:

1. Moses Mitchell a-t-il été choisi comme évaluateur au sujet des terrains expropriés par le gouvernement fédéral pour la ligne ferrée dite "Valley Railway", à Fredericton (N.-B.)?

2. Dans l'affirmative, quelle somme a été payée par l'Etat à M Mitchell pour ses services à titre d'évaluateur ou autrement?

L'hon. M. REID (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux)

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

J. J. BEHAN.

M. ROSS demande:

1. J. J. Behan, de Kingston, Ontario, est-il employé dans quelque ministère? Dans l'affirmative, en quelle qualité, et quel est son salaire?

2. Pendant combien de temps a-t-il ainsi été employé?

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

A. C. SAINT-AMOUR.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER demande:

1. Quel est le salaire payé à M. St. Amour, surintendant du canal Soulanges?

2. Quelles sommes additionnelles lui ont été payées par le Gouvernement, mois par mois, depuis sa nomination?

L'hon. M. REID (au nom du ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. $700 par année.

2. Etat indiquant les sommes payées, chaque mois, à A. C. St-Amour, en plus de ses appointements depuis sa nomination, le 25 novembre 1911, jusqu'au 1er avril 1916:

Frais de déplacement.

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janv..	.....	39.65	34.40	42.40	42.90	41.90
Fév...	.....	53.20	16.40	39.25	51.95	49.85
Mars.	.....	53.20	41.80	43.30	60.80	59.25
Avril.	.....	68.45	40.15	50.75	49.25	.....
				22.76		
Mai...	.....	66.05	52.45	53.45	55.00	.....
Juin..	.....	93.20	49.05	60.05	65.25	.....
Juil...	.....	17.10	50.15	55.80	87.30	.....
					10.50	
Août..	.....	86.00	50.80	93.50	62.70	.....
		4.50		6.00	26.50	
Sept..	.....	68.80	61.30	68.40	66.30	.....
					22.50	
Oct...	.....	61.30	51.60	75.10	46.30	.....
				12.03	41.00	
Nov..	.....	46.45	50.30	66.50	54.00	.....
					15.00	
Déc...	27.75	49.90	57.05	58.90	51.90	.....
					9.50	

Débours:

	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janv..	.....	22.45	6.70	5.00	21.70	11.19
				2.00		
Fév...	.....	42.49	17.66	13.67	16.39	21.16
Mars.	.....	51.24	9.50	18.18	57.20	46.06
Avril.	.....	21.43	26.57	8.97	37.41	.....
					33.41	
Mai...	.....	17.25	9.25	9.70	10.20	.....
Juin..	.....	14.40	10.99	12.55	7.80	.....
Juil...	.....	15.13	7.30	10.48	7.60	.....
Août..	.....	29.20	5.00	10.55	5.25	.....
		13.00				
Sept..	.....	14.06	6.85	9.47	7.25	.....
					2.35	
Oct...	.....	17.45	8.75	6.00	6.25	.....
Nov..	.....	8.30	8.70	7.35	11.10	.....
					12.80	
Déc...	3.50	24.00	8.15	13.79	14.00	.....

Les déboursés comprennent les sommes avancées par le surintendant, pour frais de messageries, nettoyage des bureaux, etc.

SEANCES DU SAMEDI.

L'hon. M. ROBERT ROGERS (ministre des Travaux publics) propose, appuyé par M. Doherty, l'adoption de la motion proposée par l'honorable premier ministre (sir Robert Borden), ainsi conçue:

Samedi prochain, le 6 mai prochain et les samedis subséquents jusqu'à la fin de la présente session, la Chambre se réunira à deux heures de l'après-midi et l'ordre de priorité pour les séances du samedi, sera le même que celui des séances du jeudi.

L'hon. M. GRAHAM: Je demande à mon honorable ami de ne pas inclure dans sa motion le samedi de cette semaine. Beaucoup de députés croyaient que ce samedi serait le dernier dont ils pourraient disposer et ils se sont arrangés pour aller chez eux et voir à leurs affaires, afin d'être ici la semaine prochaine et jusqu'à la fin de la session. De plus, la correspondance et les documents concernant les résolutions de chemin de fer sont très volumineux et beaucoup de députés voudraient les étudier. Ce travail ne peut se faire que pendant la journée de samedi. Je demande à ce que la motion ne s'applique qu'à partir de samedi de la semaine prochaine.

M. STEVENS: Je demande au Gouvernement et au chef de l'opposition d'avoir égard à ceux d'entre nous qui sont ici sans interruption depuis le 12 janvier. Nous n'avons jamais la chance de nous absenter pendant la session et il n'est pas juste que cette dernière soit prolongée inutilement et que nous soyons tenus éloignés de nos affaires et de nos familles plus longtemps qu'il n'est nécessaire. On devrait avoir plus d'égards pour ceux qui restent ici continuellement et qui ne vont pas chez eux deux ou trois jours par semaine.

M. KYTE: Je proteste aussi contre tout prolongement inutile de la session. Nous sommes ici depuis plusieurs mois et presque tous les députés s'attendaient à ce que cette motion serait présentée aujourd'hui. Je ne vois rien qui empêche la Chambre de hâter l'expédition du travail qui reste à faire, afin de proroger le Parlement le plus tôt possible.

L'hon. M. ROGERS: En réponse à l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham), je puis dire que cette motion a été proposée parce que, dans les deux partis, on manifeste, comme il peut voir, un vif désir de voir la session prendre fin. Le ministère met tout en œuvre pour amener ce résultat. J'espère que l'honorable député comprendra que nous exauçons sous ce rapport les vœux de toute la députation. J'espère aussi que nous tâcherons d'expédier la besogne le samedi.

Si mon honorable ami désire réserver les projets relatifs aux chemins de fer, nous pourrons mettre à l'étude certains chapitres du budget et accomplir le travail qui reste à faire. En ce faisant, nous devrons pouvoir clore la session la semaine prochaine. Si la députation veut bien expédier la besogne, je ne vois pas pourquoi la prorogation n'aurait pas lieu dans huit ou dix jours.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne parlais pas en mon nom, mais au nom de plusieurs des députés qui m'ont entretenu de cette motion. Si les membres de la droite ne soufflent mot, ceux qui sont hostiles à la proposition ne sont pas sans le dire. Je déclare que, depuis que je fais partie de la

Chambre, jamais le budget n'a été voté aussi promptement qu'à la présente session. Le ministre se rappelle qu'un projet de loi très important qu'on fait sans cesse miroiter aux yeux du public et dans les journaux n'est pas encore déposé. Nous avons commencé à siéger à deux heures; l'on parle maintenant des séances du samedi, et la Chambre n'est pas encore saisie de ce projet. Je soumets que le ministère aurait dû, comme il est d'usage faire connaître son programme, avant même que nous décidions de commencer la séance à deux heures. Dans ce cas, nous aurions su ce qu'il y a à faire. Nous ne le savons pas encoire. Aujourd'hui, le ministère a déposé un nouveau projet de loi tendant à modifier la loi de la cour de l'échiquier. Je ne sache pas qu'il soit très important, mais on pourrait en déposer une demi-douzaine d'autres demain.

M. STEVENS: Le premier ministre a donné avis du dépôt de ce projet de loi il y a trois ou quatre jours.

L'hon. M. GRAHAM: Au cours d'un débat, il a dit qu'il y aurait un bill relatif à la cour d'échiquier mais cela ne nuit pas à ma thèse. Il pourra dire demain qu'un autre bill sera mis sur le bureau le jour suivant. Le ministère devrait nous faire connaître son programme; nous pourrions alors siéger matin et soir, et le dimanche, au besoin, s'il désire en finir. S'il est vrai qu'il attend au dernier moment pour déposer un projet de loi important, ce n'est pas rendre justice à la Chambre que de précipiter les travaux le samedi, avant qu'il nous ait communiqué son programme. Cela s'est toujours fait jusqu'à présent.

L'hon. M. ROGERS: Ce que mon honorable ami dit des nouveaux projets de loi peut être fondé, et bien que je désire beaucoup et que j'espère que cette motion sera adoptée, mon honorable ami peut être certain que le premier ministre fera connaître demain tous les projets de loi dont la Chambre sera saisie.

L'hon. M. GRAHAM: J'espère que nous pouvons compter que tout le monde sera présent samedi.

L'hon. M. ROGERS: C'est aussi mon espoir.

M. HUGHES (I.P.-E.): Les représentants de l'Est et de l'Ouest doivent être ici.

(La motion est adoptée.)

[L'hon. M. Graham.]

VACANCES.

L'hon. CHARLES MARCIL: Puis-je savoir du ministre des Travaux publics si M. l'Orateur se propose de convoquer les électeurs des comtés de Lincoln et de Restigouche. Le comté de Restigouche est contigu à ma circonscription électorale, et sa population, ayant été privée d'un représentant depuis plusieurs mois, tient à savoir si le ministère a l'intention de tenir une élection.

L'hon. M. ROGERS: Il ne s'est pas encore occupé de cette question; par conséquent, je ne puis donner à l'honorable député une réponse certaine.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. KYTE: Je désire faire observer de nouveau à celui qui fait en ce moment l'intérim du ministre de la Milice que deux rapports que j'ai demandés le 4 de février n'ont pas encore été déposés.

Dans un cas, il s'agit de la liste des membres du personnel administratif qui se sont enrôlés depuis le commencement de la guerre, et, dans l'autre, de la correspondance relative aux entreprises d'habillement adjugées par le ministère de la Milice. Je crois savoir que la préparation de ce dernier dossier s'est trouvée retardée; mais je ne m'explique pas que les fonctionnaires du ministère n'aient pas encore trouvé le temps de dresser la liste de ceux des employés qui se sont enrôlés.

L'hon. M. KEMP: L'honorable député a appelé mon attention là-dessus lorsque je faisais intérimairement fonction de ministre. Comme c'est le premier ministre qui, pour le moment, exerce cette fonction, je lui ferai part, à lui et au ministère, de ce que l'honorable député vient de dire. Je ne vois rien qui empêche de déposer d'ici à quelques jours la liste des employés qui se sont engagés dans l'armée.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. SINCLAIR: Je profite de ce moment d'attente pour demander au ministre intérimaire des Chemins de fer de vouloir bien lire le rapport du comité de la marine et des pêcheries sur le perfectionnement des installations de l'Intercolonial. Cette lecture le mettra en mesure de nous dire, lorsque le

rapport viendra en discussion, si les propositions formulées par le comité lui paraissent devoir être agréées ou rejetées.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux): Je lirai le rapport et me ferai un plaisir de donner à l'honorable député le renseignement qu'il désire.

Canal de la Trent—Améliorations, $40,000.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai déjà prié le ministre des Travaux publics de nous dire de qui la "Seymour Power Company" a obtenu l'affermage de certaines chutes de la rivière des Français.

L'hon. M. ROGERS: C'est le gouvernement provincial, je crois, qui les lui a affermées.

L'hon. M. REID: J'en ai parlé à l'ingénieur en chef qui m'a dit que c'est le gouvernement provincial et non notre ministère qui les a données à bail.

L'hon. M. GRAHAM: Etant donné ce qui s'est passé, il serait intéressant de savoir si c'est le gouvernement provincial ou le fédéral qui a loué ces chutes d'eau. J'incline à croire que c'est le gouvernement provincial qui les avait données à bail, et qu'il ne fait simplement que reprendre possession des chutes qu'il avait louées lui-même.

Commission des chemins de fer du Canada—Pour solder les dépenses relatives aux affaires qui lui ont été soumises, $25,000.

L'hon. M. REID: C'est le montant qui est habituelleuent inscrit pour cet objet.

M. SINCLAIR: Il y a quelque temps, je lisais dans les journaux que la compagnie du Nord-Canadien avait demandé la permission de réduire le coût du transport de l'huile en certaines parties de l'Ouest, que d'autres chemins de fer s'étaient opposés à cette réduction et que la commission des chemins de fer n'avait pas voulu permettre à la compagnie de l'effectuer. Cette attitude de la commission est assez singulière. J'ai toujours pensé que la commission ne voyait jamais d'inconvénient à ce qu'une compagnie réduisît ses tarifs de transport. Ce n'est pas sans quelque surprise que j'ai lu cette nouvelle dans les journaux. Le ministre aurait-il quelque chose à en dire?

L'hon. M. REID: Moi aussi, j'ai lu la nouvelle dans les journaux. La commission des chemins de fer, l'honorable député le sait, est autorisée à fixer les tarifs des différentes compagnies de chemins de fer. Les tarifs fixés par la commission, les compagnies sont tenues de les faire observer. La loi, si je ne me trompe, permet à la commission d'empêcher les chemins de fer d'effectuer le transport à des prix inférieurs aux tarifs fixés par elle. Si elle a rendu une telle décision, c'était sans doute dans le but de mettre les autres compagnies de chemins de fer à l'abri de toute injustice. Une compagnie de l'importance du Pacifique-Canadien ou du Nord-Canadien pourrait, en abaissant ses tarifs, faire tort à de moins puissantes compagnies de chemins de fer: c'est pour cette raison que la commission est chargée de veiller à ce qu'il ne soit point porté préjudice à tout chemin de fer en exploitation dans ou près le territoire desservi par une autre voie ferrée. Tel me paraît être l'esprit de la loi.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai eu connaissance de l'affaire. Ce n'est pas du transport d'huile qu'il s'agissait. Le Nord-Canadien avait fixé à la Standard Oil Company ou à la succursale de cette compagnie au Canada pour le transport dans l'Ouest de pièces de charpente en acier devant servir à la construction d'entrepôts de distribution. Ces pièces d'acier étaient importées des Etats-Unis, et la compagnie sollicitait l'autorisation de prélever un tarif à peu près égal à celui qui est applicable aux produits industriels en transit, comme on fait pour le blé, par exemple, que l'on peut décharger, convertir en farine, puis remettre en wagon. On demanda à la commision de ne pas permettre cette réduction de tarif.

S'il se fût agi d'un tarif uniforme pour une somme de transport appréciable, la commission des chemins de fer aurait peut-être rendu une autre décision, mais il s'agissait évidemment d'une réduction à l'avantage d'une compagnie particulière pour des marchandises particulières, et par conséquent contraire à l'esprit de notre loi des chemins de fer et absolument opposée au principe de la loi du commerce entre Etats, qui fait un délit d'une réduction de faveur. La commission a dû fonder son refus sur le fait qu'en pratique, sinon aux termes de la loi, une réduction de ce genre viendrait en contravention avec l'esprit de la loi, puisqu'elle accorderait à une compagnie des faveurs dont une autre ne pourrait pas se prévaloir.

M. SINCLAIR: Quand j'ai soumis la chose au ministre, je n'avais pas le document; je l'ai maintenant et il n'y a pas de mal à en donner lecture:

Une décision rendue par la commission des chemins de fer samedi dernier refuse au che-

min de fer canadien du Nord la permission de réduire le prix du transport de l'acier de Toronto à Regina.

Je me suis trompé quand j'ai dit que c'était pour le transport de l'huile.

L'hon. M. GRAHAM: C'était une compagnie faisant le commerce de l'huile.

M. SINCLAIR: Elle s'occupait d'huile à ce moment-là.

C'était un prix spécial accordé à la Imperial Oil Co'y, qui érige en ce moment des grandes usines d'épuration à Régina. L'acier brut vient de Pittsburg. Les chemins de fer américains offrent de le transporter pour 75 cents de Smoky-City à Régina. La compagnie fait fabriquer son acier à Sarnia et l'expédie à cet endroit et de là à Régina. Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien s'offrirent d'effectuer le transport à raison de $1.04. La compagnie d'huile ne voulait payer que 75 cents et le Nord-Canadien se chargea du transport à raison de 58 cents ½ le cent livres de Toronto à Régina. Ajouté au prix local de Sarnia à Toronto, ce prix formait un total de 75 cents de Sarnia à Régina. Il s'éleva un concert de protestations de la part des autres chemins de fer, soutenus par les fabricants de Winnipeg. C'est peut-être la première fois que la commission des chemins de fer refuse à une compagnie la permission de réduire ses prix.

Vous voyez que les chemins de fer américains étaient prêts, pourvu que l'acier fût fabriqué aux Etats-Unis, de le transporter à Regina pour 75 cents le 100, mais les chemins de fer canadiens en demandaient $1.04. Le Nord-Canadien pour une raison quelconque, refusait de se charger du transport pour moins de 75 cents. Je ne vois pas pourquoi ils ne pouvaient demander le même prix que les chemins de fer américains. Voilà, en tout cas, les détails de l'incident.

Commission canadienne des chemins de fer—Entretien et administration, y compris $800 pour Clyde Leavitt, inspecteur en chef des incendies, $178,350.

L'hon. M. GRAHAM: Quelles sont les fonctions de M. Leavitt auprès de la commission?

L'hon. M. REID: M. Leavitt est l'inspecteur en chef des incendies. Il est chargé des enquêtes sur les incendies qui se produisent sur le parcours des chemins de fer, dont les commissaires ont à s'enquérir.

L'hon. M. GRAHAM: Ils ne reçoit pas de rémunération pour ce travail.

L'hon. M. REID: Le président de la commission propose $800.

L'hon. M. GRAHAM: Il doit avoir une autre situation et les commissaires lui paieront ce montant en plus?

[M. Sinclair.]

L'hon. M. REID: Il est au département de l'Intérieur et cette somme est en plus de son salaire.

L'hon. M. GRAHAM: Il reçoit un salaire de chaque département?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Je me rappelle que certains pouvoirs furent attribués à la commission des chemins de fer relativement aux moyens de prévenir les feux causés par les locomotives. La commission, si je ne me trompe, à la suite d'une convention arrêtée entre les chemins de fer et son président, formula certains règlements pour protéger contre le feu la propriété des citoyens située sur le parcoiurs des différentes lignes. Le Pacifique-Canadien chauffe à l'huile en passant par les montagnes.

L'hon. M. REID: Je sais.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le résultat d'une proposition de la part de la commission et du gouvernement de la Colombie-Anglaise, et, à ce je crois, aucun ordre ne fut édicté.

Quand il s'est agi de construire le Transcontinental au Nouveau-Brunswick, M. Flemming, si je me rappelle bien, vint à Ottawa, on se consulta et on en vint à l'entente que le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le Transcontinental coopéreraient pour protéger les forêts durant le cours de la construction de la voie. Le Gouvernement s'est chargé de l'exploitation de la ligne, qui passe par des régions d'une grande richesse forestière au Nouveau-Brunswick et dans d'autres provinces. Quelles mesures le Gouvernement prend-il pour protéger les forêts dans les régions traversées par le Transcontinental?

L'hon. M. REID: Chaque province a son propre service de protection contre les feux de forêts. L'honorable député est au courant du système en vogue sur l'Intercolonial.

Je crois qu'on a placé, à différents points, des wagons-citernes qu'on peut faire circuler sur la voie et que les cantonniers exercent, suppose-t-on, assez de surveillance pour découvrir les feux qui peuvent se déclarer. Dans une partie du Nouveau-Brunswick et dans la province de Québec, il s'était foirmé une compagnie particulière qui possédait une forêt considérable et à laquelle la commission du chemin de fer Transcontinental et, je crois, le gouvernement du Nouveau-Brunswick, la compagnie acquittant une certaine partie du coût, payaient

une somme déterminée. Il y a quelque temps, la question me fut soumise et un état s'y rapportant a été déposé, l'autre jour. Nous observons, à l'égard du Transcontinental depuis que nous l'avons pris à notre charge, la même politique que celle que nous appliquons dans le cas de l'Intercolonial. En réalité, la même politique s'exerce pour tout le réseau. Nous avons des wagons-citernes, à différents points et nous ne payons rien pour protection extérieure contre les feux de forêt qui se déclarent le long de la voie.

L'hon .M. GRAHAM: Les feux de forêt ont détruit assez d'essences forestières, au Canada pour nous engager à nous tenir sur nos gardes durant nombre d'années et nous ne commençons qu'à comprendre exactement la nécessité d'être de plus en plus prudents. Le gouvernement qui exploite maintenant une étendue de chemin de fer assez considérable, devrait donner l'exemple dans les précautions à prendre contre les feux qui se déclarent le long de la ligne. Le département de l'Intercolonial, grâce à ses garde-feu, aide le gouvernement sous ce rapport. Si je me rappelle bien, on a adopté, il y a quelques années, à la demande des commissaires du chemin de fer et du consentement de tous les chemins de fer, après consultation, une loi obligeant les principaux chemins de fer d'installer, à certain points de leur voie respective, des hommes dont l'unique travail devait consister à découvrir les feux de forêt qui pouvaient se déclarer. En encourant des frais minimes dans ce but on peut épargner un montant considérable. Dans la province de la Colombie-Anglaise seulement, les feux de forêt ont détruit des essences forestières dont la valeur atteindrait, aujourd'hui, un chiffre qui étonnerait l'univers. Je crois que ce qui a donné lieu à cette loi, se fut le nombre de plaintes faites contre les différentes compagnies de chemins de fer, y compris le chemin de fer Intercolonial, d'avoir été la cause d'un grand nombre de feux de forêt. Je dirai, cependant, qu'on attribue à l'Intercolonial un grand nombre d'incendies qu'il n'a pas causés.

L'hon. M. REID: C'est bien cela.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'admets pas que l'Intercolonial a été la cause de tous les feux dont on l'accuse. On peut faire beaucoup—et j'imagine que c'est là ce que l'on fait—pour prévenir les feux de forêt, en améliorant les cheminées de locomotives, en chauffant avec prudence et ainsi de suite.

Il y a quelques années, les compagnies privées, et peut-être même l'Intercolonial voulurent employer des locomotives qui n'avaient pas la force de traction voulue. Le résultat fût qu'à la moindre rampe, le chauffeur ouvrait aussitôt la porte du foyer qu'il bourrait de charbon, et alors les étincelles, les flammes presque, de sortir de la cheminée. Je suppose qu'aujourd'hui, la commission des chemins de fer insiste pour que les compagnies emploient les derniers perfectionnements de la science sous ce rapport, surtout dans les régions qui possèdent des forêts de valeur, et je crois que c'est là, aujourd'hui, un des devoirs les plus importants des commissaires des chemins de fer.

L'hon. M. REID: Il existe une loi qui donne aux commissaires des chemins de fer le pouvoir de s'occuper spécialement de la protection contre les feux de forêt partout le Canada, et je reconnais avec l'honorable député qu'il s'agit ici d'une question très importante. Les forêts du Canada constituent un actif considérable et l'on devrait tout faire pour les protéger.

Les règlements actuels sont bons et on les met en vigueur. Je me rappelle avoir débattu cette question de la protection contre les incendies avec l'honorable M. Cochrane et M. Gutelius, et M. Cochrane a donné des ordres pour qu'on prît les mêmes mesures de précaution sur le Transcontinental ainsi que sur l'Intercolonial. Il ne devrait exister qu'un seul système de protection contre le feu pour tous les chemins de fer de l'Etat. On m'a suggéré qu'on devrait laisser aux commissaires des chemins de fer la question de la protection contre le feu en ce qui concerne le réseau des chemins de fer de l'Etat. Je ne me suis pas soucié d'étudier cette question avant le retour du ministre. Je suis d'avis que si l'on renvoie aux commissaires des chemins de fer la question de la protection contre le feu, on fait aussi bien de lui abandonner toute l'affaire.

L'hon M. GRAHAM: Le ministre vise-t-il l'Intercolonial en parlant ainsi?

L'hon. M. REID: Je parle de tout le réseau des chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas là ce que j'ai conseillé de faire.

L'hon. M. REID: Non, mais c'est ce qui me frappe. Le ministère et moi-même croyons que si la loi présentement en vigueur au sujet de la protection contre le feu est bonne pour les compagnies privées, elle doit l'être également pour le réseau des

chemins de fer du Gouvernement, et si on la met en vigueur sur ce réseau, je crois qu'elle répondra aux vœux de tous les intéressés. C'est là, je crois, le système adopté pour les chemins de fer de l'Etat.

Nos propres employés font l'ouvrage, mais nous avons en outre la protection du ministère de l'Intérieur qui, jusqu'à un certain point, veille aux feux de forêts dans tout le Canada.

L'hon. M. GRAHAM: La plus grande partie de leur travail est dans l'Ouest.

L'hon. M. REID: Probablement. Outre cela, chaque gouvernement provincial a ses gardes et un service de protection contre les feux de forêts, ce qui prouve que non seulement le Gouvernement fédéral, mais aussi les gouvernements provinciaux et toutes les compagnies de chemins de fer comprennent la grande importance de se protéger contre les feux de forêts, et prennent des mesures en conséquence.

L'hoin. M. MARCIL: Quels moyens emploie-t-on pour protéger la propriété du chemin de fer en cas où un incendie se déclare à une gare.

L'hon. M. REID: Il n'y a pas d'assurance contre le feu.

L'hon. M. MARCIL: A-t-on des moyens de se protéger contre le feu?

L'hon. M. REID: Cela dépend, naturellement, du service de protection qui existe dans chaque municipalité. Si, par exemple, un incendie se déclare dans une des petites gares du parcours, nous n'avons aucune protection spéciale contre le feu.

L'hon. M. MARCIL: Ce serait très bien dans les villes où il y a un service de pompiers et une pompe à incendie, mais il y a un très grand nombre de municipalités sur le parcours de la ligne qui n'ont aucun service de protection contre l'incendie.

L'hon. M. REID: Dans les grandes gares, nous avons nos réservoirs et des boyaux à incendie qui s'y adaptent; mais dans les petites gares la seule protection contre les incendies que nous pourrions avoir serait des extincteurs chimiques.

L'hon. M. MARCIL: Il y a deux ans environ le village de Matapédia s'était entendu avec l'Intercolonial pour avoir le droit de se servir d'un vieux réservoir, en cas d'incendie, et j'ai demandé que l'on mît une plus grande quantité de boyaux dans la gare en cas d'incendie sur la propriété du chemin de fer ou dans le village. Les maisons sont construites dans un espace restreint près de la ligne, et il s'est déclaré quelques incendies dans le passé. On nous a fait observer, l'année dernière, que les boyaux n'étaient pas assez longs pour atteindre les maisons dans le village. Le ministre des Chemins de fer a promis alors qu'il s'occuperait de l'affaire. Je lui ai demandé aussi s'il ne serait pas possible de faire avec les habitants de l'endroit un marché pour leur permettre de se servir de l'eau pour les fins domestiques.

L'hon. M. REID: J'étais présent lorsque la demande a été faite, et j'ai donné ordre au gérant général de se rendre aux désirs de l'honorable député. Je n'ai pas entendu de plaintes depuis. Le fait que l'honorable député a appelé mon attention sur la chose éveillera aussi l'attention des gens, et s'il y a de nouvelles difficultés, je serai heureux de faire en sorte que l'on se rende aux désirs de mon honorable ami.

M. NESBITT: Je vois un crédit de $800 pour un inspecteur des incendies. En quoi consistent les fonctions de cet inspecteur?

L'hon. M. REID: L'inspecteur des incendies reçoit $800 du ministère des Chemins de fer, mais il est aussi employé du ministère de l'Intérieur. Le Gouvernement a voté une loi accordant à la commission des chemins de fer des pouvoirs concernant la protection contre les incendies sur le parcours des lignes de chemins de fer, ce qui lui permet de définir le travail que les compagnies de chemins de fer doivent faire dans les cas d'incendie. Cet homme a été nommé inspecteur en chef.

M. NESBITT: Bien que la commission ne possède pas un pouvoir absolu sur les compagnies de chemins de fer, elle a cependant le pouvoir de leur ordonner de faire certaines choses.

L'hon. M. REID: Qu'elles doivent faire elles-mêmes. Par exemple, la commission peut ordonner à la compagnie du Pacifique-Canadien ou du Canadien-Nord, ou à toute autre compagnie soumise à sa juridiction, de prendre certaines mesures de protection contre les incendies le long de leurs lignes.

M. NESBITT: Mais la commission peut donner les mêmes ordres aux chemins de fer de l'Etat?

L'hon. M. REID: Non, parce que les chemins de fer de l'Etat ne sont pas et n'ont jamais été soumis à l'autorité de la commision.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a quelques mois la commission a rendu une ordonnance pour l'érection d'une gare commune à Toronto. Le ministre peut-il nous dire où l'on en est? J'admets qu'il est un peu difficile dans le moment de se procurer l'argent nécessaire pour ces travaux, mais il s'agit ici d'une gare commune qui sera utilisée par plusieurs compagnies de chemins de fer. Si jamais il y a eu un endroit où les voyageurs étrangers risquent de se faire écraser en descendant des trains, c'est bien Toronto. Mon honorable ami d'York-Nord (M. Armstrong) connaît bien les passages dans la gare de Toronto, et il ne s'y égare pas; mais si je présentais un compte aux compagnies de chemins de fer pour avoir guidé des étrangers à l'entrée et à la sortie de cette gare, je pourrais vivre de mes rentes pour le restant de mes jours. Il arrive souvent que vous attendez auprès d'un train vous demandant comment vous allez passer pour attendre le vôtre, lorsque tout à coup il se met en marche. Peut-être que, la fois suivante, un agent des trains séparera son train en deux et en détachera les quatre ou cinq derniers wagons. D'autres fois, il faudra se faufiler entre les wagons pour arriver à votre train. Je comprends qu'il est difficile à l'heure qu'il est de hâter cette affaire, mais on a annoncé depuis quelques mois que l'on travaillait à cette nouvelle station. Le ministre peut-il nous dire ce que font les compagnies pour se conformer à l'ordre de la commission des chemins de fer, ou jusqu'à quel point cet ordre a été exécuté?

L'hon. M. REID: Il y a eu pendant longtemps retard en ce qui concerne la gare terminus de Toronto. Nulle part au Canada autant qu'à Toronto il n'est besoin d'une bonne gare et des installations les plus complètes. Les plans, les frais et le reste ont donné lieu à des difficultés et, après beaucoup de retard, il y a eu finalement entente entre tous les intéressés. J'ai longtemps sollicité les compagnies d'arriver à quelque arrangement, parce que nous voulions construire un entrepôt de vérification et un bureau de douane attenant à cette propriété et nous ne pouvions pas commencer les travaux, parce que les compagnies ne venaient pas à bout de leurs plans. Mais ces plans ont été approuvés l'automne dernier et mon honorable ami se souviendra peut-être que, comme l'ont annoncé les journaux, M. Leonard a été nommé gérant de la compagnie du terminus formée dans le but de construire cette gare. Je sais que l'entreprise a été adjugée à la maison Peter Lyall and Sons, Limited, à qui il a été, me dit-on, donné ordre de commencer les travaux et d'en presser l'exécution.

Comme les plans ont été définitivement arrêtés, nous pouvons maintenant nous mettre à l'ouvrage. Il est probable que nulle autre difficulté ne se représentera relativement à cette gare de Toronto. L'enquête que nous allons vraisemblablement tenir sur les réseaux de chemins de fer du Canada va, je l'espère, donner de bons résultats en ce qui concerne les stations de cette sorte. Il y a dans nos grandes villes des installations qui, non seulement sont un ennui pour le public, mais entraînent des dépenses inutiles, et il me semble que, dans de tels centres, ces installations devraient toutes se trouver en un même lieu. A Montréal, par exemple, les compagnies du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Nord-Canadien ont chacune leur propre gare et elles y dépensent beaucoiup d'argent. Nous aurons, à une autre session, un rapport touchant ces choses et ce sera d'un grand avantage pour le public.

Je puis assurer l'honorable député qu'il y a adjudication de l'entreprise de la gare de Toronto, et les compagnies m'ont fait savoir qu'elles vont hâter le plus possible son exécution.

L'hon. M. GRAHAM: La compagnie du Grand-Tronc a-t-elle sollicité de l'aide du Gouvernement pour cette reconstruction, comme elle l'a fait dans le cas de sa gare de Montréal?

L'hon. M. REID: Nulle demande, que je sache, ne nous est parvenue.

L'hon. M. GRAHAM: Il existe depuis un bon nombre d'années un bureau d'arbitrage chargé de résoudre certaines difficultés entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc. Il m'a semblé que c'était là un bureau établi presque qu'à perpétuité. Il a duré si longtemps qu'une couple de ses membres sont décédés avant qu'un rapport eût été fait. Est-ce qu'il fonctionne dans le moment et les vacances y ont-elles été remplies?

L'hon. M. REID: Non, il est mort de sa belle mort.

L'hon. M .GRAHAM: On est parvenu à vaincre toutes les difficultés?

L'hon. M. REID: Oui, toutes, il n'en reste plus.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains qu'il n'en reste encore. Pour revenir à Montréal, la situation y est à peu près la

même qu'à Toronto et le récent incendie ne l'a guère modifiée. La commission des chemins de fer a eu, je crois, à s'occuper d'une élévation des voies à Montréal. A-t-elle jamais rendu une ordonnance relative à la station de Montréal?

L'hon. M. REID: Elle a fait un examen de la question, mais rien n'a été décidé.

L'hon. M. GRAHAM: Les voies du Grand-Tronc à Montréal sont au niveau du sol, tandis que le Pacifique-Canadien a les siennes sur la côte et le Nord-Canadien sous terre, ce qui fait trois sortes d'entrées distinctes. Il peut être difficile maintenant de vaincre toutes les difficultés que rencontrent le projet de faciliter à Montréal au public voyageur l'accès des gares; mais, pour sa commodité, il vaudrait beaucoup mieux que, là comme dans d'autres grandes villes, on réunît dans un même endroit les diverses gares de tête de ligne. Les personnes qui, à Montréal, descendent du bateau s'en vont à la gare du Pacifique-Canadien, espérant se rendre tout droit à leur destination. J'en ai vu qui montraient leurs billets et à qui l'on a dit qu'elles faisaient erreur, que c'était au Grand-Tronc qu'il fallait aller.

Sans doute ce n'est qu'à quelques centaines de pas de distance; mais une fois arrivés à la gare du Grand-Tronc, ces voyageurs ont probablement constaté que le convoi était parti et qu'il leur faudrait attendre jusqu'au lendemain. La concentration du trafic-voyageur dans une métropole commerciale comme Montréal est chose difficile et fort coûteuse; mais le public voyageur en bénéficierait énormément. Bien plus, il résulterait un grand avantage pour le public voyageur de quelque arrangement qui permettrait de rendre les billets de chemins de fer réciproquement échangeables sur les divers réseaux.

L'hon. M. REID: C'est ce que j'ai préconisé.

L'hon. M. GRAHAM: A mon avis, la chose est réalisable. Quand on s'abouche avec les compagnies en pareille matière, on nous dit invariablement qu'il existe des obstacles insurmontables. Cependant, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien délivrent des billets que les autres compagnies acceptent volontiers. Cet échange réciproque de billets offrirait peut-être certains inconvénients; mais, à mon avis, il ne serait pas impossible de faire un arrangement qui permettrait au voyageur qui a acheté un billet du Pacifique-Canadien de le présenter sur un convoi de la compagnie du Grand-Tronc, laquelle à son tour se ferait rembourser le prix de ce billet par le Pacifique-Canadien.

Le ministre pourrait-il me dire si on a demandé à la commission des chemins de fer d'approuver la reconstruction de la gare du Grand-Tronc à Montréal?

L'hon. M. REID: Je ne suis pas allé aux renseignements et le ministère n'en sait rien. Les journaux nous apprennent que la compagnie du Grand-Tronc construit une gare provisoire. Je m'informerai au sujet de la question posée par l'honorable député.

L'hon. M. MARCIL: Si mes souvenirs sont fidèles, il y a trois ou quatre mois, les autorités de Montréal et la compagnie du Grand-Tronc se sont abouchées et se sont adressées à la commission des chemins de fer afin de faire construire cette gare. Tout en convenant que le besoin de cette gare se faisait sentir, la commission des chemins de fer, ne crut pas devoir rendre d'ordonnance à cet égard, à cause de la difficulté de faire à cette époque un emprunt pour la construction de pareils travaux. Cette question des gares de voyageurs est un grief d'ancienne date à Montréal. Je me souviens d'avoir fait le compte rendu des délibérations, à l'hôtel de ville de Montréal, il y a vingt-cinq ans ou davantage, alors que cette question-là même était sur le tapis. Feu sir George Hickson, administrateur général du Grand-Tronc avait élaboré un projet pour l'élévation des voies en fer du Grand-Tronc et pour la construction d'une nouvelle gare. Cette question nous fait réellement remonter à trente ans et plus dans le passé et la situation à cette époque était ce qu'elle est aujourd'hui, sauf que, dernièrement, la gare Bonaventure a été incendiée, bien que ce ne soit pas par la faute de la compagnie du Grand-Tronc, et aujourd'hui il n'existe plus qu'une gare en réalité des plus primitives. Il n'en saurait être autrement dans les circonstances. J'espère, toutefois, qu'on prendra quelque décision avant la construction de la nouvelle gare.

Comme l'a observé l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham), la multiplicité des gares de voyageurs à Montréal est un grave inconvénient pour la ville. Nous avons la gare du Grand-Tronc, la gare Windsor du Pacifique-Canadien, et voici venir la nouvelle gare de la rue Dorchester, celle du tunnel du Nord-Canadien. Le

voyageur à Montréal est réellement dérouté par cette multiplicité de gares de chemins de fer. Une proposition que j'ai entendu formuler, c'est qu'il faudrait faire quelque arrangement qui permettrait aux convois de voyageurs du Grand-Tronc de circuler sur la voie supérieure, le trafic-voyageurs se concentrant à la gare Windsor, tandis qu'on utiliserait la voie inférieure pour le trafic-marchandises. Je ne sais trop que penser de cette proposition. S'il était possible de réunir le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc à la gare Windsor, celle du Nord-Canadien se trouvant de l'autre côté du square en face de la cathédrale Saint-Jacques, il existerait alors une concentration assez compacte et il y aurait là une amélioration notable. Il existe une autre gare, celle de la place Viger, utilisée surtout pour le trafic s'acheminant vers Québec, tandis que le trafic à destination de l'Ouest part par la gare Windsor. Mais primitivement le projet en vogue à Montréal, c'était la création d'une gare commune.

Lors de l'établissement du Pacifique-Canadien, la ville de Montréal vota $1,000,000 pour une gare à la place Viger qu'on regardait alors comme située dans la partie est de la ville; mais plus tard, il se forma une compagnie qui obtint l'autorisation de construire pour ce réseau la gare Windsor, et c'est là que s'est concentré le trafic de l'Ouest. Le ministre aura bien mérité de la ville de Montréal, s'il peut mettre fin à la situation actuelle. Si l'on autorise le Grand-Tronc à construire, à grands frais, une nouvelle gare et à élever ses voies, alors il faudra renoncer à l'établissement d'une gare commune à Montréal, et cela pour deux ou trois générations pour le moins. Quelle que soit la décision prise, il faudrait la mettre à exécution.

Montréal a déjà une population—plus de six cent mille habitants—et quand la guerre sera finie et que tout sera réglé, d'ici à quelques années, nous compterons un million d'habitants à Montréal. Cette affaire de chemin de fer est très urgente, et si l'on peut faire quelque chose pour apporter des améliorations, on devrait l'entreprendre rapidement.

L'hon. M. REID: Je suis tout à fait de l'opinion de l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) et j'ai exprimé des idées semblables. En prenant des dispositions pour régler la question des gares à Montréal, il ne faut pas seulement considérer trois lignes de chemins de fer mais quatre, l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Nord-Canadien. S'il est possible de les réunir dans une gare commune, on devrait le faire. Le Grand-Tronc n'a maintenant qu'une gare temporaire, la sienne ayant été brûlée.

Je crois que le motif qui a fait entreprendre ce travail au Grand-Tronc, c'est qu'il faudra au moins $15,000,000 pour construire une gare à Montréal et pour élever les voies d'accès. Cela n'a pas été fait. On devrait le faire, s'il y a une possibilité de réunir les compagnies de chemins de fer comme l'a suggéré l'honorable député. Dans les conditions actuelles, il n'y a, je crois, aucune chance possible que le Grand-Tronc entreprenne aucun travail de ce genre durant l'été prochain. On a l'intention de faire une enquête sur la situation des chemins de fer et je suis fortement d'avis que l'on devrait avoir un moyen de forcer les compagnies de chemins de fer à réunir les gares de voyageurs dans ces grands centres de population comme l'a suggéré l'honorable député. Il n'y aura, suivant moi, aucune possibilité durant les quelques mois prochains, de faire beaucoup de choses dans aucun de ces grands centres et j'espère qu'à l'ouverture de la prochaine session, nous aurons un rapport qui permettra à chacun des députés de juger quelle sera la meilleure méthode de régler les questions qui se rattachent au réseau des chemins de fer du Canada et la question des gares est un des problèmes les plus importants de toute la situation relative aux chemins de fer. Nous pouvons donc parfaitement renvoyer l'affaire jusqu'à la prochaine session, et j'espère que l'on pourra conclure une entente ou proposer une loi qui mettra la commission des chemins de fer en état de régler la question dans une localité comme celle de Montréal où il serait de l'intérêt public aussi bien que de celui des chemins de fer, d'avoir les installations nécessaires. L'économie serait naturellement très grande.

M. NESBITT: Je conseillerai au ministre d'insister auprès des compagnies de chemin de fer pour leur faire comprendre la nécessité d'établir à la gare commune actuelle de Toronto un bureau de renseignements dans une place en vue, ou du moins des agents avec des casquettes particulières, de façon à ce que les voyageurs descendant d'un train et désirant en prendre un autre puissent obtenir des renseignements. Il est presque impossible à quiconque d'obtenir un renseignement à la gare commune de Toronto et comme on l'a dit, il n'y a peut-être pas sur la terre une place où les gens peuvent plus facilement être désorientés. J'ai vu des per-

sonnes cherchant partout un homme qui avait pu leur donner un renseignement. Je me suis informé à propos de trains et j'ai reçu des réponses tellement cassantes que j'ai eu envie de saisir le gaillard au revers de son habit et de le secouer fortement.

M. MORPHY: Quelle taille a-t-il?

M. NESBITT: La taille m'importe peu, ils sont tous pareils pour moi. Je veux qu'ils soient polis. Ils ne le sont pas trop et ne se dérangent pas, spécialement pour les femmes et les enfants. Si le ministre a quelque chose à dire pour des questions de cette nature, je désirerais qu'il fasse en sorte que les trois chemins de fer prennent quelque disposition dans le genre de celle que j'ai suggérée.

L'hon. M. REID: Je suis d'avis que dans une gare il est nécessaire d'avoir un bon bureau de renseignements. Il y en a un maintenant au premier étage à Toronto, mais il devrait sans doute y en avoir également un autre en bas. J'en parlerai aux compagnies de chemin de fer et je ferai en sorte qu'elles établissent un bureau de ce genre. Il y a une salle à la gare commune qui ferait un splendide bureau de renseignements et nous pourrions peut-être l'avoir car la prohibition sera probablement établie en septembre. Je demanderai à la compagnie si elle ne pourrait pas changer . . .

M. NESBITT: Cette buvette.

L'hon. M. REID: . . . en un bureau de renseignements.

L'hon. M. GRAHAM: Il me semble que nos collègues ont à se plaindre du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien parce que le wagon-lits du Grand-Tronc ne circule pas entre Ottawa et Brockville durant la session.

L'hon. M. REID: Ce wagon n'a-t-il pas circulé? J'aurais voulu que votre attention fût attirée plus tôt là-dessus.

L'hon. M. GRAHAM: Ce wagon-dortoir n'a jamais été en service depuis l'ouverture de la présente session. La Compagnie du Pacifique-Canadien a également négligé de mettre en service le wagon-dortoir qu'elle avait coutume de laisser à la gare de la rue Broad, le soir, durant les sessions précédentes, de sorte que les députés pouvaient s'installer dans ce wagon après la séance de la Chambre pour se réveiller à Montréal, le lendemain matin. C'était très commode pour les membres du Parlement.

L'hon. M .REID: Nous ne devrions pas rencontrer de difficultés relativement à la mise en circulation de ce char-dortoir entre Ottawa et Brockville. En discutant la question du trafic des wagons Pullman au Canada avec des fonctionnaires du Grand-Tronc, peu de temps avant l'ouverture de la présente session, il a été question de ce wagon en particulier, de sorte que je suis fort surpris d'apprendre que la compagnie ne l'a pas mis en circulation.

L'hon. M. GRAHAM: De plus, toutes ces années passées, nous avions un wagon-salon à notre disposition entre Brockville et Ottawa, sur le Pacifique-Canadien. Or, ce wagon a été retiré du service durant les jours de semaine; il n'est mis en circulation que les dimanches. C'est là un grand inconvénient pour le public voyageur. Un citoyen, s'il veut avoir un siège, est obligé de se rendre à la gare bien avant l'arrivée du convoi.

S'il est accompagné de sa femme et de ses enfants, il lui faut se rendre à la gare au moins une bonne demi-heure avant le départ du train, s'il désire se procurer des sièges, car l'unique wagon de première classe est habituellement rempli. C'est là un grave inconvénient dont souffre beaucoup le public voyageur. Du moment qu'un wagon-salon est accroché au train, les voyageurs qui ont l'intention de prendre ce convoi se rendent juste pour l'heure du départ et ils sont certains de pouvoir se procurer des sièges. Je désire encore signaler une autre affaire à l'attention de mon honorable ami. A Iroquois, l'un des soldats qui était de service sur le canal, a été tué, au mois de novembre dernier.

L'hon. M. REID: Il s'est noyé, n'est-ce pas?

L'hon. M. GRAHAM: Pas du tout. Ce soldat se nommait Barbour; il alla aider à l'éclusier; or, la manivelle tourna soudainement; il fut atteint et tué du coup. Il laisse une veuve—je ne sais pas s'il a des enfants—qui est restée dans un triste état de dénûment. On s'est adressé au département des Chemins de fer ou au département de la Milice, afin de lui faire accorder une allocation, mais on a refusé de faire quoi que ce soit, sous prétexte que, vis-à-vis la loi, l'Etat n'est pas responsable de l'accident. Il n'y a pas de doute quant à cela.

Au point de vue strict de la loi, je le suppose, le soldat n'avait pas à se mêler de tourner la manivelle; il a fait preuve d'im-

prudence en voulant accomplir la besogne de l'éclusier. Néanmoins, il était de service à cet endroit; il aidait au passage de quelques navires sur le canal; il était probablement heureux d'avoir quelque chose à faire pour passer le temps, mais ce travail accompli dans la meilleure intention du monde, je n'en doute pas, a été la cause de sa mort.

Je ne m'appuie nullement sur la loi pour faire appel au ministre en faveur de la veuve infortunée; je fais tout simplement appel à sa générosité; je lui demande d'étudier le cas et de voir s'il ne serait pas possible d'accorder une allocation à cette pauvre veuve, qui est dans la misère à l'heure actuelle. Je ne prétends nullement que cette femme possède un droit légal; mais les faits sont tels que le Gouvernement ferait bien, à mon sens, de venir au secours de cette femme.

L'hon. M. REID: C'est la première fois que j'entends parler de cette affaire, et je m'empresserai d'ouvrir une enquête à ce sujet. Il nous est certainement impossible, même au cas où nous en arriverions à cette décision, d'accorder une allocation à cette femme au cours de la présente session.

On prétend que le malheureux était en service actif; dans ce cas-là, je m'étonne que l'on ne se soit pas adressé au département de la Milice afin d'obtenir une pension à la veuve. C'est un cas qui mérite une attention toute particulière, et si j'ai bonne mémoire, le département de la Milice s'est toujours montré fort généreux pour les familles des soldats morts dans l'exécution de leur service actif. Je vais étudier l'affaire de concert avec les autorités du département de la Milice. Si la veuve a droit à une pension en vertu de la loi de la Milice, cela ferait bien mieux son affaire que d'obtenir une gratification.

L'hon. M. GRAHAM: Et une pension serait permanente.

L'hon. M. REID: Certainement. Elle ne saurait retirer le même avantage par le paiement d'une indemnité; même l'intérêt de la somme qu'elle pourrait retirer serait loin de représenter le chiffre de la pension qui est accordée en pareils cas. J'étudierai la question, mais en attendant, la famille ferait bien d'adresser une demande au département de la Milice, pour qu'elle soit soumise à la commission des pensions.

L'hon. M. GRAHAM: Je doute fort que la veuve ait le droit à une pension; car son mari n'a pas été tué dans l'accomplissement de son service.

L'hon. M. REID: Il a trouvé la mort aux écluses en aidant à la manœuvre de l'éclusier; c'est là une circonstance dont il faut tenir compte. Dans tous les cas, je suis d'opinion qu'il vaudrait mieux que l'affaire soit d'abord soumise à l'examen du département de la Milice.

Si la chose a déjà été faite, je me procurerai le rapport, et si les autorités de la Milice ne peuvent rien, je verrai à ce que le département des Chemins de fer et des Canaux s'occupe de l'affaire, afin de nous assurer s'il n'y aurait pas un moyen quelconque de venir en aide à la famille du défunt.

M. MORPHY: Loin de moi la pensée d'occuper inutilement le temps de la Chambre, en entrant dans les détails ou en abordant la discussion des principes abstraits qui régissent l'administration de nos réseaux de chemin de fer.

Mais on peut trouver, dans les différents horaires, plusieurs preuves du désir de chaque compagnie de chemin de fer de n'avoir aucun égard aux voyageurs passant sur les autres lignes. Elles ne s'occupent pas d'autres correspondances que de celles de leurs propres lignes. Il y a, dans les horaires, des cas où un train quitte un point de jonction à 10 heures pendant qu'un autre train passe à ce même point, disons à 10 heures 02, et alors, le train qui est à la jonction n'attend pas deux minutes pour permettre à l'autre de faire correspondance avec lui. Les horaires sont pleins de cas de ce genre, et nombreux sont les désappointements provenant d'un manque d'égard pour le public voyageur.

L'hon. M. MARCIL: Elles ne s'unissent pas en vue de favoriser l'intérêt public?

M. MORPHY: Pas du tout, elles travaillent dans leur intérêt et non pour plaire au public. En voici une preuve: L'hiver dernier j'allais à Toronto pour me rendre de là à Woodstock, dans le comté de l'honorable député d'Oxford, où j'avais quelqu'un à rencontrer. Je pris un train du Nord-Canadien à Ottawa, arrivai à Toronto cinq minutes en retard et manquai le train du Pacifique allant à Woodstock. Ayant demandé à quelle heure je pourrais partir pour Woodstock, j'appris que je devais attendre jusqu'au soir, à moins de passer par Stratford. Je me plaignis de cet état de choses à un monsieur à casquette galonnée, comme en a dépeint mon honorable ami, et celui-ci se montra fort discourtois.

Je lui représentai qu'il n'était pas là pour agir de la sorte et il me répondit que le Nord-Canadien ne comptait pour rien. Il y avait là plusieurs membres du Parlement, entre autres le président du comité des chemins de fer et l'honorable député de Grey-Nord. Celui-ci voulait se rendre chez lui dans la journée du samedi pour voir à ses affaires; mais le fonctionnaire lui dit qu'il lui fallait attendre jusqu'au soir pour quitter Toronto. Je cherchai à contredire le fonctionnaire quand il osa affirmer que le Nord-Canadien ne comptait pour rien, mais il était de si forte taille qu'il me fit peur et que je ne voulus pas aller plus loin. Il m'a fait dire subséquemment, par un de nos collègues, qu'il regrettait le langage dont il s'était servi. Je fus obligé, ainsi qu'un autre député, de me rendre par le Grand-Tronc à Shakespeare et d'y faire venir, de Woodstock, une automobile pour nous mener de Shakespeare à Woodstock où nous avions un engagement pour une heure de l'après-midi.

Je voudrais convaincre le comité que des cas de ce genre sont d'occurrence plus fréquente qu'on ne le pense. Le Parlement devrait prévenir la commission des chemins de fer, que ces questions concernent, de vouloir bien étudier les horaires et réprimer ces abus, afin que le public puisse profiter des avantages que ces grandes corporations doivent lui fournir en retour de l'argent qu'il leur a versé.

M. TURGEON: Puisqu'il s'agit de redresser des griefs, je me permettrai de dire quelques mots au ministre intérimaire au sujet de ce qui se passe dans l'Est. Les trains connus sous le nom de " Ocean Limited" et d'express maritime et circulant entre Montréal et Halifax sur la voie de l'Intercolonial, étaient d'une grande commodité. Sans vouloir blâmer le ministre d'avoir supprimé l'Ocean Limited à une époque où le trafic ne permet pas que l'on conserve plus d'un de ces deux trains, je lui ferai remarquer que s'il faut, dans l'intérêt public et dans l'intérêt de la compagnie elle-même, supprimer l'un de ces trains, nous devrions nous passer plutôt de l'express maritime, attendu qu'il y a, tout le long de la ligne, des services locaux amplement suffisants pour répondre aux exigences du trafic local. Voici la différence qu'il y a entre le service des deux trains. En quittant les Provinces maritimes ou la partie nord du Nouveau-Brunswick par l'express maritime au milieu de la nuit, on arrive à Moncton à 9 ou 10 heures, et à Newcastle et à Bathurst vers minuit ou une heure; et, par conséquent, il faut être sur le train tout le jour suivant et l'on arrive à Montréal à 6 ou 7 heures seulement, le soir de ce jour-là, si l'on n'est pas en retard. L'heure est alors trop avancée pour qu'il soit possible de s'occuper d'affaires à Montréal, et il faut rester là tout le jour suivant et attendre jusqu'au lendemain matin pour revenir dans l'Est. Mais si l'on quitte Moncton ou la rive nord du Nouveau-Brunswick par l'Ocean Limited, le soir, de bonne heure, on arrive à Montréal à 8 heures le lendemain matin, et si l'on a pu faire ses affaires à Montréal pendant la journée que l'on a eue pour cela, on peut reprendre le train, le soir à 7 heures 30, et revenir chez soi le lendemain matin ou de bonne heure dans la journée, tandis que par l'autre train il faut attendre jusqu'au lendemain matin, et l'on ne peut être de retour dans le nord du Nouveau-Brunswick que le jour suivant, et à Saint-Jean qu'à une heure avancée de l'après-midi.

Le ministre comprend quelle différence cela fait pour le public voyageur.

Prenons maintenant la partie nord du Nouveau-Brunswick, comme Saint-Jean et les environs. La suppression de l'Océan Limited interrompt complètement le trafic entre Montréal et Saint-Jean. Ce train part de Montréal dans la soirée, à peu près à la même heure que le Pacifique-Canadien pour Saint-Jean et ceux qui voyagent par l'Intercolonial arrivent à Saint-Jean presque en même temps que ceux qui voyagent par le Pacifique-Canadien. Cela est de nature à induire le public à voyager par la ligne de l'Etat. Si l'Ocean Limited est supprimé pendant une partie importante de l'année, ou même pendant quelques mois, le public voyageur, dans le sud du Nouveau-Brunswick, est obligé de voyager par la voie du Pacifique-Canadien et une fois qu'il a pris cette habitude il la conserve. Grâce à cette suspension du service, l'Intercolonial perd ce trafic pour toute l'année. Si le service local, sur l'Intercolonial, n'est pas suffisant pour répondre aux besoins du trafic, le Gouvernement devrait l'améliorer et s'il faut absolument supprimer un des deux trains directs, je dis qu'il serait dans l'intérêt de la ligne et du public de maintenir l'Ocean Limited. J'espère que le ministre se rendra à ma demande, car je suis certain de me faire l'écho de toute la population des Provinces maritimes.

L'hon. M. REID: L'Ocean Limited est discontinué pendant quelques mois, du-

rant l'hiver, pour les mêmes raisons que les autres compagnies de chemins de fer suppriment certains services en hiver.

M. TURGEON: Je consens à ce qu'on en supprime un, au besoin.

L'hon M. REID: Nous maintenons le service de l'express maritime, afin qu'il y ait un train qui quitte Montréal le matin pour Halifax. Le Pacifique-Canadien part de Montréal dans la soirée. Si nous maintenions le service de l'Ocean Limited, nous aurions à Montréal deux trains le soir pour les Provinces maritimes et nous n'en aurions pas le matin. Les voyageurs de l'Ouest arrivant à Montréal à 9 ou 10 heures dans la soirée, ou à 7 heures du matin, par le Grand-Tronc, le Nord-Canadien ou le Pacifique-Canadien devraient attendre jusqu'à 7 heures ou 7 heures ½ du soir pour continuer leur voyage jusqu'à Saint-Jean ou Halifax. Avec l'express maritime sur le réseau de l'Etat, quittant Montréal le matin et le train du Pacifique-Canadien quittant Montréal le soir, le public voyageur a l'avantage d'avoir deux trains par jour, partant à des heures différentes. Pour contenter l'honorable député, il faudrait maintenir l'Ocean Limited.

M. TURGEON: S'il était possible de maintenir le double service durant toute l'année, nous ne demanderions rien de mieux. Mais si nous ne pouvons avoir qu'un seul service, je crois qu'il serait préférable de maintenir l'Ocean Limited. Il y a certainement un avantage à faire un raccordement avec les trains de l'Ouest, mais il m'est arrivé plusieurs fois en revenant de l'ouest d'arriver à Montréal juste à temps pour manquer l'express maritime. de sorte que je ne m'en serais pas trouvé plus mal si ce service avait été discontinué. D'un autre côté, il y a d'autres trains qui arrivent à Montréal dans la soirée et les voyageurs qu'ils amènent peuvent prendre l'Ocean Limited. Tout considéré, je crois que la question du raccordement n'a guère d'importance, surtout pour la population des Provinces maritimes et ceux qui voyagent entre Montréal et Saint-Jean. Si les voyageurs sont privés d'un service direct pendant trois ou quatre mois de l'année, sur le chemin de fer de l'Etat, ils s'en passeront durant les sept ou huit autres mois de l'année et un trafic considérable sera enlevé à l'Intercolonial pour être donné au Pacifique-Canadien.

L'hon. M. REID: Je n'admets pas que le raccordement, à Montréal, de l'express maritime avec les trains de l'Ouest, de New-York et d'ailleurs, a peu d'importance. Je suis souvent arrivé à Montréal par le Grand-Tronc et par le Pacifique-Canadien et j'ai constaté que ces trains entrent presque toujours en gare à l'heure indiquée.

Il y a un court intervalle de temps entre l'arrivée des trains de l'Ouest, de New-York et d'autres endroits et le départ des trains se rendant dans l'Est; mais, règle générale, les correspondances sont assez régulières. Je ne crois pas que le public tolèrerait que deux trains partissent de Montréal presque à la même heure, le soir, et qu'il n'y eût pas de train le matin. A notre avis, il doit toujours y avoir un train qui partent le matin de Montréal pour se rendre dans les provinces d'en bas. Quant à l'idée de faire circuler le train de luxe toute l'année durant, il a toujours été d'usage de le maintenir pendant quelques mois seulement et de le supprimer en hiver. A titre d'essai, le présent ministre des Chemins de fer a fait circuler, il y a deux ou trois ans, le train de luxe pendant les douze mois de l'année, mais il y eut si peu de trafic qu'il en ait résulté une lourde perte.

L'honorable député sait qu'il en coûte $800 pour rendre le train de Montréal jusqu'à l'extrémité de la ligne et autant au retour, ce qui fait $1,600 par jour. La perte a été si grande que le ministre a dû revenir à la pratique qui prévalait avant son entrée au département. Je ne puis dire si le trafic ne permettrait pas maintenant de faire circuler le train de luxe d'une année à l'autre. Quoi qu'il en soit, le service reprendra dans quelques jours et se poursuivra, il va sans dire, jusqu'à l'automne prochain même, d'après l'entente ancienne. Lorsque le ministre sera de retour, je lui soumettrai l'idée de l'honorable député que je communiquerai aussi à l'administrateur afin de voir s'il n'y aurait pas lieu de tenter un nouvel essai. J'admets que, plus il y a de trains, plus le public s'en trouve bien. Cependant, il faut tenir compte de l'intérêt public lorsqu'il y a une lourde perte. Je suis bien aise que mon honorable ami ait soulevé la question.

M. TURGEON: Je n'ai pas critiqué la suppression de l'Ocean Limited, pendant une certaine saison de l'année. J'admets que la circulation de deux trains en hiver pourrait être contraire aux intérêts du département, et des deux, je préférerais retenir le train de luxe.

J'émettrai aussi l'idée où il serait peut-être préférable d'avoir un train local entre Montréal et les endroits situés à l'est de Québec, plutôt que de faire circuler tout

le convoi entre Montréal et Halifax ou Saint-Jean.

M. CHISHOLM (Antigonish) : J'approuve ce qu'a dit l'honorable député (M. Turgeon). L'Ocean Limited donnerait à la population de la Nouvelle-Ecosse un bien meilleur service que l'express maritime. Celui qui se rend à Sydney par ce dernier train—et la masse du trafic se fait à l'ouest de Truro—doit attendre sept à huit heures à Truro, avant d'avoir un train qui le rende à destination, tandis qu'il ne doit attendre que deux à trois heures, lorsqu'il prend le train de luxe, car il peut monter sur le train qui part d'Halifax. Si on maintenait le train de luxe, au lieu de l'express maritime et si on mettait un train local entre Montréal et les endroits situés à l'est de Québec, ainsi que l'a suggéré le représentant de Gloucester, tout le pays serait beaucoup mieux desservi, car le voyage durerait moins longtemps. Le ministre est-il en mesure de me donner les renseignements que je lui ai demandés par écrit il y a deux jours, au sujet du jardin d'Antigonish?

L'hon. M. REID: J'ai télégraphié pour les obtenir, mais je regrette de dire que je ne les ai pas encore reçus. Je télégraphierai de nouveau aujourd'hui pour dire qu'il me les faut demain.

M. BOULAY: Ainsi que le ministre l'a expliqué, il n'est pas profitable de faire circuler et l'express maritime et l'Ocean Limited à une certaine époque de l'année. Si, pour des raisons d'affaires, on ne peut maintenir qu'un seul train, j'aimerais mieux que ce fût le train de luxe. Toutefois, les explications que le ministre a données paraissent raisonnables, et il peut être plus avantageux pour le chemin de fer et pour les habitants d'une certaine région de maintenir l'express. Il y a une autre chose que je veux signaler au ministre et dont j'ai souvent parlé à l'administrateur du chemin de fer. C'est que l'express maritime part trop tôt de Montréal, le matin, pour ceux qui viennent de l'Ouest, à l'exception de Toronto. Ceux qui prennent au Sault-Sainte-Marie, à Sudbury ou à Winnipeg le train du Pacifique-Canadien qui arrive à Montréal vers 9 heures du matin manquent l'express maritime dont la départ a lieu à 8 heures 15, et ils doivent passer un jour entier à Montréal. J'émettrai l'idée que, lorsque le train de luxe est supprimé, l'express maritime dont le départ a lieu à 8 heures comme il y a quelques années. Cela permettrait aux voyageurs de l'Ouest de se rendre aux endroits situés entre Lévis et Moncton sans être tenus d'attendre vingt-quatre heures à Montréal.

L'horaire actuel les oblige à rester à Montréal depuis 9 heures ou 9 heures 30 du matin jusqu'au lendemain matin à 8 heures 15, ce qui est fort incommode. Je conseillerais de faire partir le train rapide vers 11 heures ou midi—j'aimerais mieux midi—ce qui permettrait aux hommes d'affaires d'Ottawa de le prendre. Je considère que ce changement serait à l'avantage de l'Intercolonial aussi bien qu'à celui des voyageurs entre Lévis et Moncton. Quand on supprime le train de luxe dit " Ocean Limited ", beaucoup de voyageurs à destination de l'est prennent le Pacifique-Canadien, et je crois qu'il en sera ainsi tant que le départ de l'express maritime ne sera pas fixé à une autre heure, car ce n'est pas à tout le monde qu'il sourit de passer une journée entière à Montréal. C'est là ce qui fait que l'Intercolonial perd un grand nombre des voyageurs qui se rendent dans les Provinces maritimes. Le changement que je suggère nous assurerait des voyageurs et, partant, favoriserait l'intérêt de l'Intercolonial.

Il me reste encore à parler de certain changement administratif. J'ai déjà eu plus d'une fois l'occasion de me plaindre de ce que la division comprise entre Campbellton et Montmagny est sous la direction de fonctionnaires du Nouveau-Brunswick. Je conseillerais de faire relever du surintendant des chemins de fer toute la partie de la ligne qui dessert la province de Québec et va de Montréal à Campbellton. Il s'ensuivrait une plus égale réparitition du travail entre les deux inspecteurs, vu que celui qui est chargé de la division Montmagny-Campbellton est tenu de veiller à l'exploitation de plusieurs petits embranchements, tel celui qui va à Fredericton; ce qui signifie que la partie du réseau sur laquelle il exerce sa surveillance est sensiblement plus longue que celle qui est attribuée au surintendant des chemins de fer. Si l'on suivait mon conseil, la population de la province de Québec en serait enchantée, car ce serait la fin des difficultés que nous avons depuis des années avec les fonctionnaires de Campbellton, sans compter que l'administration y gagnerait beaucoup.

Le personnel de Campbellton qui est chargé de la gestion de la division Montmagny-Campbellton est parfaitement ignorant des choses de cette partie du réseau; nous ne le connaissons pas du tout; il est au fait des rampes parce qu'il en voit sur les plans.

et il est exposé à commettre de fréquentes erreurs. C'est précisément ce qui fait que bien souvent les trains se trouvent retardés sur les voies de garage. Si la gestion de cette division était confiée à des citoyens de la province de Québec, ces fonctionnaires connaîtraient leur territoire et accompliraient leur travail de façon plus satisfaisante.

Je suggère cet avis dans l'intérêt du chemin de fer et dans celui de la province de Québec, car le changement écarterait immédiatement toute cause de malaise entre le personnel des deux divisions. Les fonctionnaires qui, à Campbellton, dirigent le service des trains, sont tous du Nouveau-Brunswick et ne parlent que l'anglais; il sourit assez peu à mes compatriotes d'avoir ces étrangers pour maîtres; ils préféreraient des hommes de leur nationalité qu'ils connaîtraient. Un tel changement rendrait la situation beaucoup plus satisfaisante qu'elle n'est à cette heure.

L'hon. M. REID: L'honorable député me parlait de cela il y a quelques jours, et ce qu'il suggère me paraît digne de fixer l'attention. C'est chose dont je m'occupe en ce moment même avec l'administrateur, et je me ferai un plaisir de veiller à ce que l'on tienne compte du conseil de mon honorable ami dans toute la mesure possible.

M. BEST: J'aimerais à ajouter un mot à ce que l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy) a dit des trains qui n'attendent pas les voyageurs descendant d'autres trains. Je ne crois pas qu'il y ait de gens qui, à cet égard, soient traités aussi cavalièrement que les habitants des comtés de Dufferin et de Grey-Nord. Il y a un train qui va chaque jour de Toronto à Owen-Sound (20 milles) et, de là à Meaford (20 milles). Pour faire ces derniers 20 milles, il faut franchir près de 240 milles, c'est-à-dire aller d'Owen-Sound à Toronto pour revenir ensuite à Meaford. Si les trains attendaient à la gare d'Inglewood, le trajet se trouverait abrégé d'environ 60 milles, et les gens arriveraient à destination au bout de cinq heures ou à peu près, tandis qu'en partant de Shelburne ou d'Owen-Sound le matin, on arrive à Inglewood vers huit heures du matin et il faut ensuite attendre jusqu'à six heures du soir, bien que le train du Grand-Tronc et celui du Pacifique-Canadien ne passent qu'à quatre minutes d'intervalle.

Bien des gens ont tenté d'obtenir de la commission des chemins de fer qu'elle fasse en sorte qu'un train attende l'arrivée de l'autre. Je considère que le Gouvernement est tenu de s'occuper de l'amélioration d'un tel état de choses. Que l'on veuille aller du nord au sud ou vice versa, il faut attendre pendant dix longues heures.

J'aimerais aussi à faire observer au Gouvernement que sur la partie de la ligne qui va d'Owen-Sound à Toronto, les chefs de gare ne sont plus à leur poste durant la nuit. A venir jusqu'à il y a quelques mois, ils y restaient jusqu'après l'arrivée du dernier train qui, à Owen-Sound, entre en gare entre dix et onze heures. Depuis quelques mois, nombreuses sont les gares où il n'y a plus personne une fois la nuit venue, et les bagages qui doivent y être livrés sont ou jetés sur le quai où il n'y a personne pour en prendre soin, ou bien on les transporte jusqu'à Owen-Sound d'où on les renvoie le lendemain.

Les gens ont toute raison de se plaindre, parce que cette ligne rapporte beaucoup; j'ai même entendu dire qu'il n'y avait pas en Canada un chemin de fer qui rapportait plus que la ligne entre Owen-Sound et Toronto.

L'hon. M. REID: Ce sont des choses que la commission des chemins de fer peut régler et qui lui ressortissent.

La même chose est arrivée à Brockville, où un train quittait la station une minute ou deux avant l'arrivée d'un autre. Nous avons réglé l'affaire en nous adressant à la commission. Les fonctionnaires s'enquièrent des faits, et s'ils trouvent une injustice quelque part, ils donnent des ordres en conséquence et la compagnie doit s'y conformer. Si l'honorable député veut bien me donner par écrit ses griefs, je m'empresserai d'en saisir la commission, ou bien les intéressés peuvent eux-mêmes le faire. Tout ce qu'ils ont à faire, est de saisir la commission de leur grief, de demander une audition, que la commission est obligée d'accoder. Règle générale, la commission a rendu des décisions satisfaisantes. L'honorable député peut adopter ce dernier moyen, ou, s'il préfère s'en remettre à moi, je me ferai un plaisir d'en saisir la commission.

M. MORPHY: J'ai parlé sur ce sujet il y a un instant, et je me lève pour exposer au ministre-suppléant des Chemins de fer un autre aspect de la question. Les gens n'aiment pas à se plaindre; ils ne tiennent pas à s'organiser pour se rendre auprès des commissaires; il faut souvent engager pour cela un avocat, ce qui fait des frais. Je ne doute pas qu'à la commission, ils soient traités avec tous les égards, mais

je trouve qu'il est préférable dans un cas comme celui-ci que le Gouvernement s'interpose et fasse savoir à la commission que cet abus sévit sur tout le réseau des chemins de fer. La faute en est aux compagnies qui conduisent leurs affaires sans s'occuper d'aucune autre ligne, et le public en souffre. C'est un état de choses honteux, auquel il faudrait remédier. Si l'honorable ministre déclarait, afin que sa déclaration paraisse aux Débats que le Gouvernement désire voir la commission s'occuper de la chose et s'enquérir des faits exacts, dans le but de remédier elle-même aux abus sans que les gens aient à formuler de griefs, tout le pays en bénéficierait largement.

L'hon. M. REID: Je vais renvoyer la question à la commission, tel que le suggère mon honorable ami. Quelquefois l'on porte contre les chemins de fer des plaintes qui, après enquête faite, paraissent peu fondées. Mais il y a certainement des abus. Dans un cas particulier, tel que celui qu'a mentionné l'honorable député de Dufferin (M. Best) il n'y a pas de raison de différer l'enquête. Nous avons eu beaucoup de tracas à propos de la correspondance des trains à Brockville, mais nous avons enfin réglé la question.

M. BEST: Je n'aurais pas signalé ce trouble à l'heure actuelle si les tribunaux n'en eussent été saisis. L'horaire même montre qu'il n'y a que trois ou quatre minutes de différence entre l'arrivée des trains à la traverse. Or, il peut arriver qu'un voyageur qui manque son train à cet endroit se voit obligé de voyager une centaine de milles ou de perdre une journée. Non seulement l'horaire indique qu'un train n'a que quelques minutes pour attendre l'autre, mais il indique aussi qu'à l'autre bout de la ligne le Grand-Tronc a tout le temps voulu pour attendre. Nous n'avons reçu aucune satisfaction.

L'hon. M. GRAHAM: La loi stipule que les plaintes peuvent se déposer devant la commission non seulement par les intéressés, mais aussi par le ministre des Chemins de fer, ou la commission peut de sa propre initiative rendre des ordonnances sans qu'aucune plainte ne soit formulée. Dans le cas présent, il y a tout ce qu'il faut pour justifier l'intervention de la commission.

M. MORPHY: Je voudrais être bien compris du ministre, vu quelques-unes de ces remarques. Il dit que si un député se plaint à la commission, celle-ci examinera son grief. Les députés, à mon avis, sont accaparés par les travaux législatifs. La commission, tel que j'entends ses fonctions, doit voir au bien public et à rectifier les griefs dès qu'elle en prend connaissance. Mon motif—et celui, je n'en doute pas, de nos collègues—en signalant ces abus, était de les consigner aux Débats, où les commissaires pourraient en prendre connaissance et noter qu'il existe un grief public important dont ils n'ont pas été saisis. Investis de pouvoirs extraordinaires, je pourrais dire, et chargés de graves devoirs vis-à-vis la nation, s'ils apprennent qu'un abus existe, ils doivent y apporter remède sans attendre qu'un député le leur signale.

L'hon. M. MARCIL: Je dois ajouter un mot quand à l'état des choses à Montréal, dans l'espoir que ce mot atteindra la commission des chemins de fer ou cette nouvelle commission dont on a parlé. J'ai parlé, en passant, de l'opportunité de concentrer au square Dominion les installations terminales destinées aux voyageurs, en engageant le Grand-Tronc à s'unir au Pacifique-Canadian et à se servir de la gare Windsor. Le Nord-Canadien passant de l'autre côté du square, nous aurions les trois chemins de fer rapprochés les uns des autres. Un autre grave inconvénient dont on souffre, à Montréal, a trait aux traverses des rues. La pratique suivie par l'une et l'autre compagnie n'est pas uniforme. Le Grand-Tronc se sert de l'ancien système des barrières et tout pressé qu'on soit, on peut n'arriver à la voie ferrée que pour trouver la barrière fermée, sans même aucun moyen de s'assurer si on y sera retenu une minute ou une demi-heure. On sera peut-être tenté de traverser quand même, au risque d'être écrasé sous le train entrant en gare, ainsi que le fait s'est fréquemment produit. Le système adopté par le Pacifique-Canadien a été de fermer complètement les rues. Sous sa voie ferrée, au sortir de la gare Windsor, l'avenue Décarie est la seule traverse qui soit ouverte sur une assez longue distance. Cette dernière se trouve dans Notre-Dame de Grâce, un prolongement de Montréal, dont les progrès ont été plus rapides que ceux d'aucune autre partie de la ville et dont la population est assez dense maintenant. Elle est traversée par la voie du Pacifique-Canadien, et l'on constate qu'entre l'avenue Décarie et Montréal-ouest, sur une distance de plusieurs cents verges, toutes les rues sont fermées. Les enfants qui se rendent à l'école, les gens qui vont à l'église, la popu-

lation qui doit passer entre la rue Sherbrooke et le chemin du bas de Lachine peuvent avoir à s'éloigner d'un mille ou d'un mille et demi de leur chemin avant de trouver un passage souterrain qui leur permette de passer. Je suppose que la compagnie a le pouvoir d'en agir ainsi, parceque le chemin a été construit avant que cette partie de la ville ne fût développée à ce point et les traverses qu'on fermait n'était que des traverses installées sur les terres des cultivateurs. Mais ce n'en est pas moins un embarras pour cette population, et je crois qu'on devrait trouver le moyen de le faire disparaître. Je me demande quel est le système qui offre le plus d'inconvénients, ou du système des traverses à niveau du Grand-Tronc avec ses barrières qu'on peut traverser à certains moments du jour, ou du système du Pacifique-Canadien qui vous force à faire un long détour.

Les compagnies de chemins de fer se protègent, et il va sans dire que personne ne désire voir péricliter les chemins de fer du Canada; il me semble toutefois qu'il devrait y avoir quelque autorité chargée de surveiller les intérêts de la population. Il y a quelques années, j'ai eu l'avantage de voyager en France et j'y ai rarement vu une traverse à niveau. La même observation s'applique au cas de l'Angleterre. Les chemins de fer passent soit au-dessus soit au-dessous des chemins publics. Mais on semble avoir protégé les droits du public; on laisse quelque chose au citoyen ordinaire; il peut traverser la rue sans risquer d'être renversé et sans être forcé de se détourner de son chemin et de franchir inutilement une distance de plusieurs cents verges, pour résoudre le problème très complexe qui se présente à Montréal. Il faudrait appeler l'attention de la commission des chemins de fer ou celle de la nouvelle commission sur toutes ces questions.

L'hon. M. REID: Je serai heureux de me rendre au désir exprimé par l'honorable député d'y appeler l'attention de la commission des chemins de fer. La question est importante et devra faire l'objet de l'étude de la nouvelle commission, et j'en attends d'excellents résultats.

M. McKENZIE: Je n'ai pas eu le loisir de m'exprimer à l'égard des affaires de l'Intercolonial, lors de la délibération des crédits, mais, si je ne me trompe, les membres de la députation ont encore le droit de soulever au sujet de ce réseau des questions qu'ils jugent d'importance. Je veux faire allusion à ce que l'honorable député de Dufferin (M. Best) a avancé. Je n'ai pas entendu toutes les observations qu'il a faites, mais apparemment les raccordements se font mal entre les divers réseaux de voies ferrées; il n'existe aucune réglementation ou entente établissant une correspondance entre les trains. Il a parlé spécialement d'un cas qui s'est produit dans Ontario, mais en ce qui nous concerne, nous qui habitons l'est du Canada, les choses se passent autrement. Dans de pareilles conditions les sentiments des voyageurs sont nécessairement très partagés; ceux qui suivent la ligne principale et ont hâte d'arriver, sont impatients, de tout retard, tandis que ceux qui arrivent par la ligne affluente seront désappointés si on ne les attend pas. Les avis sont loin d'être unanime en pareille occurence et il est parfois difficile de rallier toutes les opinions. Il m'est arrivé fréquemment d'être dans l'obligation d'attendre, à Truro, depuis 8 heures du soir jusqu'à 11.30 du soir également l'arrivée du train du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

J'aurais été rendu à Truro vers le milieu de la journée et j'aurais été obligé d'attendre jusqu'à l'arrivée du train d'Halifax à huit heures du soir, tandis qu'en temps ordinaire, j'aurais pu continuer mon voyage jusqu'à Cap-Breton où je demeure; mais il est arrivé souvent que nous avons été obligés d'attendre jusqu'à près de minuit l'arrivée du train du Pacifique-Canadien. Si la courtoisie entre les compagnies de chemins de fer est rare dans l'Ontario, elle l'est encore plus dans les Provinces maritimes, et nous souhaitons que l'on s'arrange de façon à diminuer ces longs arrêts chez nous et à donner une part à l'Ontario. Ce serait un moyen satisfaisant d'égaliser les retards.

Il y a quelques jours seulement, j'ai attendu un train une heure et demie à Truro. En venant de Cap-Breton, notre train a été arrêté pendant quatre heures par un petit obstacle à Tracadie, un peu plus sérieux qu'une vache traversant la voie. Nous n'avons pas pu faire correspondance à Truro où nous avons attendu toute une journée.

Il peut n'y avoir de faute de personne et des accidents de ce genre peuvent arriver en tout temps, mais c'est tout de même très ennuyeux. Depuis à peu près six semaines ou deux mois, le service des trains à Sydney et aux endroits environnants est loin d'être satisfaisant. Le train d'Halifax, qui n'a pourtant que deux ou trois cents milles à parcourir, est quelquefois de dix heures en retard. C'est très extraordinaire, et nous

ne pouvons pas parvenir à en découvrir la cause. Je disais en badinant que lorsque le traitement du gérant était de $5,000 ou $6,000 par année, les trains marchaient régulièrement, mais à mesure que le traitement a été augmenté, les trains ont plus mal marché, et si le traitement était porté à $30,000 nous n'aurions pas de trains du tout. Je soumettrai à l'attention sérieuse du ministre la question du chiffre du traitement et des retards dans la circulation des trains.

Je veux aussi appeler sérieusement son attention sur l'absence de facilités suffisantes pour le mouvement du trafic à Sydney-Nord, qui est réellement le terminus de l'Intercolonial sur l'Atlantique. Naturellement, il y a le terminus à Sydney, mais il s'y fait peu de trafic. Le gros des affaires à Sydney-Nord, où se fait la correspondance avec l'île de Terre-Neuve. Il sera peut-être intéressant d'apprendre qu'avant 1897, nous n'avions pas de gare maritime à Sydney-Nord, et l'Intercolonial n'y faisait pas de trafic. Mais cette année-là, on a construit un quai et la voie de l'Intercolonial a pu être prolongée jusqu'à eau profonde. A cette époque, il n'y avait pour ainsi dire pas de trafic entre l'Intercolonial et l'île de Terre-Neuve, mais depuis il s'est développé rapidement, et aujourd'hui, pendant la saison de navigation qui dure généralement dix mois, nous expédions quotidiennement environ dix wagons de marchandises par l'Intercolonial à Terre-Neuve, quelquefois quinze wagons par jour.

L'autre jour, alors que je me trouvais à Sydney-Nord, j'ai vu environ cent wagons de marchandises sur les voies de garage, dans la gare et sur le quai, attendant les bateaux de Terre-Neuve pour y transborder leur chargement.

Je ne suis pas aussi bien au courant du trafic qui nous vient de Terre-Neuve. Je suis certain, cependant, que le transport des voyageurs de Terre-Neuve doit constituer une bonne source de revenu pour l'Intercolonial, et que le trafic de marchandise, telles que le poisson, doit être profitable. Dans tous les cas il se fait une somme énorme de trafic à cet endroit, et les facilités y sont absolument insuffisantes. Le quai est trop petit. Il n'est, ni assez long ni assez large, et pas du tout en proportion du trafic. Je demanderai au ministre intérimaire d'appeler l'attention du ministre réel sur cet état de choses, bien que, si la rumeur dit vrai, je m'adresse dans le moment au ministre véritable.

Deux bateaux, et quelquefois trois, font un service régulier entre Terre-Neuve et Sydney-Nord, mais il n'y a réellement place que pour un quai. Les bateaux de cabotage qui veulent débarquer du poisson ou autres marchandises à Sydney-Nord, sont obligés d'amarrer à d'autres quais, et de faire transporter par des camions leurs marchandises jusqu'à la voie du chemin de fer. Ce n'est pas rendre justice à nos gens qui ont le droit d'avoir l'espace voulu pour amarrer leurs bateaux au quai du chemin de fer et transborder leurs chargements sur les wagons avec le moins de peine et de dépenses possibles. Mais il y a toujours un bateau de Terre-Neuve au quai, car le service est quotidien. Il y a auprès du quai du terrain que le ministre pourrait acheter à un prix raisonnable afin d'allonger le quai.

La gare à Sydney-Nord est aussi trop petite. A environ un demi-mille il y a un petit village de sauvages. Je ne voudrais aucunement jeter l'insulte à ces malheureux et à leurs squaws, mais il n'en est pas moins vrai que les blancs n'aiment pas à les coudoyer à la gare du chemin de fer et dans les petites salles d'attente. Il n'y a qu'une salle d'attente dans cette gare, une salle trop petite pour les nombreux voyageurs qui sont obligés d'attendre, entassés les uns sur les autres avec toutes sortes de gens. Il est tout juste que les squaws et leurs maris aient un abri comme les autres, et je crois que la salle d'attente pour les voyageurs devrait être assez grande pour que les blancs et les jaunes ne soient pas tassés ensemble comme aujourd'hui dans la petite salle de la gare de Sydney-Nord.

Même à part toute autre objection de cette nature, la gare est loin d'être ce qu'il faudrait. Elle a été construite il y a vingt-cinq ans, lorsque le trafic était peu considérable, lorsque la ville de North-Sydney et sa banlieue ne s'étendaient pas autant qu'aujourd'hui. Il n'a rien été fait alors en vue de Terre-Neuve, et il se trouve que la gare est loin de donner satisfaction. Je conseillerais au ministre de songer un peu à l'agrandissement de la gare du chemin de fer, puisqu'il pense à agrandir le quai, comme il faut que ce soit fait pour répondre aux besoins du commerce.

Je désirerais en outre signaler au ministre ce qui se passe là-bas relativement à la manœuvre des trains. Il me dira peut-être d'aller voir le gérant général, mais cet homme n'est pas à notre disposition, il nous est impossible de l'aborder et, comme l'a si bien dit l'honorable député de Westmorland (M. Copp), tant que cette ligne

restera propriété de l'Etat, le Parlement fédéral, non plus que le ministre des Chemins de fer ni le Gouvernement ne peuvent se libérer de leurs responsabilités. C'est le devoir autant que le droit des membres du Parlement de soumettre au ministre leurs demandes et leurs plaintes, espérant qu'il les transmettra à l'administrateur et à son personnel pour qu'ils y fassent droit.

Le ministre n'ignore pas que la ville d'où je viens est joliment peuplée, comme le sont ses alentours. Nous avons, dans les dix premiers milles de cette ligne, à partir de North-Sydney, une suite de villages et de villes. Il y a dans le voisinage une grande carrière qu'exploite la Dominion Steel Company. Viennent ensuite les établissements de la Colonial Coal Company, la ville de Florence, puis la ville de Sydney; si bien que, pour les dix premiers milles, les habitations se suivent presque sans interruption. Les habitants de cet endroit profitent de la soirée pour se rendre à North-Sydney par le train d'Halifax qui passe vers 7 heures, et ils s'en retournent par un train qui part de là à 9 heures. Il leur est donc possible d'aller à Sydney et de rentrer chez eux dans un voyage d'une nuit. Cela est bien, mais, le samedi soir, qui est de tous les soirs, celui ou l'on a plus particulièrement besoin d'aller à la ville, il n'y a pas de train pour en revenir; c'est-à-dire que nul train ne quitte Sydney le samedi soir. Si les gens de la région vont en ville par le train de 7 heures, ils ne peuvent rentrer chez eux qu'en prenant la voiture, ce qui revient à dire qu'ils n'iront pas à la ville.

L'hon. M. REID: Le train qui part de Sydney à 9 heures n'est-il pas celui qui se rend dans l'Ouest?

M. McKENZIE: Oui, c'est le train du soir pour Halifax. Les gens viennent à la ville par le train direct d'Halifax, et ce leur est très commode pour rentrer chez eux, par ce train direct qui part à 9 heures. Il y a d'ordinaire une locomotive à North-Sydney, avec quelques wagons, je crois, et il ne serait guère difficile de former tous les samedis soirs un train qui de North-Sydney ferait, en passant par ces villes, une course de 5 ou 6 milles qui permettrait à ceux qui vont à Sydney par le train de 7 heures de revenir chez eux. Il y aurait, je crois, profit à faire comme je le propose et, dans tous les cas, ce serait fort commode pour le public. Le samedi est un jour de paye et c'est le soir où l'on désire faire ses emplettes. Ce serait donc une très bonne affaire si le ministre mettait à la disposition de ces gens-là un train local. Aussi, je compte bien qu'il aura égard aux diverses propositions que je viens de faire.

M. KYTE: Je désirerais ajouter un mot ou deux aux observations que vient de faire l'honorable député de Cap-Breton-nord relativement aux lacunes qui existent à la Nouvelle-Ecosse en ce qui concerne les communications par voie ferrée. L'express maritime, par exemple, quitte Montréal à 8 heures 15 et il arrive à Truro à midi le lendemain, juste deux heures et demi après le départ pour Sydney du train rapide d'Halifax. Il suit de là que les habitants de certaines provinces de Nouvelle-Ecosse quelque peu distantes de la voie principale de l'Intercolonial attendent vingt-quatre heures à Truro un train qui les rendra à leur destination. Il me semble qu'il serait possible de prendre des dispositions qui assurent un meilleur service.

Comme je viens de le dire, l'Express maritime quittant Montréal à 8 heures 15 arrive à Truro à midi le lendemain, et il me semble que l'on pourrait arranger les choses pour que ce train parte de Montréal plus tôt, ou encore pour qu'il aille plus vite et arrive à Truro le lendemain à 9 heures 15 ou 10 heures, afin de permettre à ceux qui viennent de Montréal de prendre le train du jour qui les rendra à leur destination dans leur voyage vers des points du trajet qui mène au terminus de l'est de l'Intercolonial. Lorsque l'Ocean Limited ne fait pas le service entre Montréal et Halifax, il faut à ceux de certaines régions de l'est de la Nouvelle-Ecosse quatre jours de voyage pour se rendre à leur destination. Il me faut quatre jours pour aller d'Ottawa chez moi, et cela est vrai de quelques autres députés, comme d'une grande partie des voyageurs qui viennent de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Cela ne me semble guère tolérable de nos jours. J'imagine qu'il n'existe nulle part au Canada des correspondances plus incommodes que dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Eu égard au chiffre pour lequel cette province, et particulièrement l'île du Cap-Breton, contribuent à la recette de l'Intercolonial, il me semble que l'administration des chemins de fer pourrait donner à cette partie des Provinces maritimes les plus grandes facilités possibles. Je désire toucher un mot du service que l'on donne au public sur les trains. A l'heure présente, celui qui prend le train à Sydney à 6 heures 40 le matin n'y trouve absolument rien à manger jusqu'à cinq heures du soir, quand il arrive à Truro. Si le train est en retard, comme il arrive souvent et comme il m'est

arrivé il y a quelques jours, les voyageurs qui ont pris leur déjeuner à six heures du matin ne peuvent obtenir de quoi se mettre sous la dent avant 7 heures du soir. Jusqu'à il y a une couple d'années l'on attachait, à port Mulgrave, un wagon-restaurant au rapide qui part de Sydney pour l'Ouest et les voyageurs y trouvaient de quoi prendre leur repas du midi. Lorsque fut supprimé ce wagon, il y en eut un d'attaché au rapide du jour à Antigonish et les voyageurs y pouvaient prendre leur repas à une heure raisonnable.

Mais tout cela est disparu, et il doit y avoir huit ou neuf mois, je pense, que l'on n'a vu un wagon-restaurant dans le rapide qui, de jour, va de Sydney à Truro. Cela est fort incommode pour le public qui voyage. Il y avait bien un buffet dans le wagons à fauteuils et dans les wagons salons, mais on me dit que cela même a été retranché. Il n'y en avait toujours pas les deux fois que j'ai fait le voyage par l'Intercolonial depuis deux mois. C'est un sujet de plaintes générales parmi les voyageurs qui prennent l'Intercolonial. Je ne songe pas à n'en plaindre moi-même, parce que depuis quelques mois j'ai bien peu fréquenté cette ligne et je n'ai guère trouvé d'inconvénient à n'avoir pas un wagon-buffet attaché au train, mais des voyageurs du coimmerce m'en ont souvent parlé, comme d'autres habitués de l'Intercolonial.

Il y a aussi les wagons de luxe dont il est bon de dire un mot. On ne les tient pas aussi proprement qu'autrefois dans la partie de l'Intercolonial qui traverse la Nouvelle-Ecosse, non plus que les wagons-lits, et c'est de quoi l'on se plaint très communément.

Je ne fais de reproche à personne en particulier. C'est un fait que je me contente de mentionner en passant. Depuis une couple de mois, j'ai entendu des dames se plaindre hautement de ce que l'on ne faisait pas la toilette du wagon-lits et du wagon de luxe comme par le passé dans le train qui va d'Halifax à Sydney, par la voie de l'Intercolonial, et ces plaintes me paraissent être suffisamment fondées. Comme je viens de le dire, je ne prétends accuser personne en particulier, mais il me semble que le fonctionnaire à qui ce service est dévolu pourrait exercer une surveillance tant soit peu plus étroite et faire disparaître par là ce que je regarde comme un sujet de plaintes nombreuses.

L'hon. M. REID: Pour répondre d'abord à ce que dit de Sydney-Nord mon honorable ami de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie), je lui concède volontiers que c'est un point très important de l'Intercolonial. Cette affaire dont il parle m'a été signalée au cours des deux ou trois derniers mois à l'occasion des retards apportés dans l'envoi des marchandises destinées à Terre-Neuve. Un grand nombre de wagons n'avaient pas pu être déchargés par la raison que les bateaux faisant le service entre Sydney-Nord et Terre-Neuve ne pouvaient suffire à la besogne. Nous avons mis à cet endroit un ou deux navires de l'Etat pour hâter l'expédition de ces marchandises. On m'a dit en outre que depuis quelques années le trafic avec Terre-Neuve s'était considérablement accru. Je sais que mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster) s'est occupé de la question du commerce entre Terre-Neuve et le Canada, et la compagnie Reid, à qui appartient le chemin de fer de Terre-Neuve, s'est elle-même efforcée d'accroître les relations commerciales des deux pays. Ce port a pris avec le temps une haute importance. Il faudrait naturellement faciliter de toute manière la tâche que l'on y accomplit; mais c'est la première fois que j'entends parler des lacunes que mentionne mon honorable ami. C'est mon collègue des Chemins et des Canaux (M. Cochrane) qui, au commencement de la session, s'est occupé des crédits relatifs à l'Intercolonial, et c'est là une affaire qui s'y rapporte.

Je n'ai rien eu à y voir, et je sais qu'il a retranché plusieurs articles importants qu'il aurait désiré avoir porter au budget pour l'Intercolonial et cela à cause des conditions créées par la guerre et parce qu'il désirait tenir le crédit aussi bas que possible, et cet article peut être au nombre de qu'il aurait désiré avoir porté au budget au budget, mon honorable ami le sait, il serait impossible de poursuivre les travaux qui peuvent être nécessaires, la saison prochaine. Cependant, je me ferai un devoir d'examiner la question et de m'assurer s'il est possible de faire quelque chose, la saison prochaine, pour améliorer les conditions en cet endroit. La même remarque s'applique à la gare de Sydney-Nord. Il ne devrait pas en coûter beaucoup pour créer les installations dont parle mon honorable ami, si c'est là tout ce qui est nécessaire, du moment qu'il ne s'agit pas de la construction d'une nouvelle gare.

M. McKENZIE: On pourrait l'agrandir.

L'hoin. M. REID: J'examinerai aussi cette question. Quant au service des trains entre Sydney et Sydney-Nord, si je ne me trompe, l'honorable député affirme

que le train de Montréal part chaque soir, excepté le samedi. Si je me rends bien compte de la situation en Nouvelle-Ecosse, le train ne part pas le samedi soir parce qu'il ne se rend pas en droiture, le dimanche.

M. McKENZIE: Il y a un train le dimanche soir, mais non pas le samedi soir.

L'hon. M. REID: Je le sais. A une certaine époque, le train ne circulait pas le dimanche. J'ignore si la même situation existe, mais je crois qu'on l'a modifiée en partie. Je vais étudier la question, et voir si on ne pourrait pas apporter remède à cette situation. Je me rends parfaitement compte que dans de grands centres, comme Sydney, on tient à voyager de ci de là dans les environs, le samedi soir. Ce soir-là est important pour ceux qui désirent venir à la ville pour y faire leurs achats, et je comprend qu'il doit être alors bien fâcheux de ne pas avoir de train le samedi soir. Il y a naturellement des difficultés à faire un service de banlieue de ce genre qui ne fonctionnerait qu'un seul soir. Une règle en vogue parmi les employés de chemins de fer, et qui est convenue avec les unions ouvrières, c'est que si on met une équipe en service, quand même il ne s'agirait que d'un parcours de dix milles, il faut donner le salaire d'un jour entier. Cela pourrait entraîner des dépenses que le trafic ne justifierait point. La chose demande étude et, si je puis surmonter cette difficulté j'en serai très heureux. J'ai dit il y a un instant que j'aimerais que les gens habitant les environs d'un grand centre eûssent l'avantage de pouvoir venir à la ville, le samedi soir. Les grandes compagnies de chemins de fer s'efforcent d'organiser un service du samedi soir, afin de permettre aux voyageurs de venir à la ville.

Au sujet de ce qu'a dit l'honorable représentant de Richmond, en parlant du départ du train pour l'est, du raccordement de Truro et du délai d'une heure et demie à deux heures qui en est la conséquence, si l'on fait partir le train une heure et demie plus tôt il est impossible de faire à temps le raccordement avec les trains de l'Ouest. Il s'écoule une heure entre l'arrivée des trains du Pacifique et du Grand-Tronc et le départ de l'Express Maritime. On alloue une heure aux voyageurs venant de l'Ouest pour prendre l'Express Maritime, et il serait fort difficile de faire le changement, parce que si on fait partir le train plus tôt, on manque le raccordement avec l'Ouest. Mon honorable ami a exprimé un autre grief que je ne puis comprendre, mais je vais m'enquérir immédiatement. Il affirme qu'en allant à l'ouest, il n'y a aucun service permettant à un voyageur prenant le train vers sept heures du matin d'obtenir des rafraîchissements avant cinq heures de l'après-midi. A une certaine époque, dit-il, un wagon-restaurant était attaché au train, mais on l'a fait disparaître, et je crois comprendre d'après ses remarques qu'il n'y a pas même un restaurant le long de la route où des voyageurs peuvent avoir quelque chose à manger, à partir de l'heure de leur départ à sept heures du matin jusqu'à cinq heures de l'après-midi.

M. CHISHOLM (Inverness): Il n'y a aucun restaurant à l'est de Truro.

L'hon. M. REID: C'est bien ce que j'ai compris, et par conséquent le voyageur qui part à sept heures du matin et qui arrive à Truro à cinq heures de l'après-midi ne peut rien avoir à manger, par suite de manque de restaurant et de wagon-buffet. C'est bien là ce qu'a dit mon honorable ami.

M. McKENZIE: Parfaitement.

L'hon. M. REID: Cela étant, je vais m'enquérir de la chose et voir s'il n'y a pas moyen d'y remédier. Mon honorable ami affirme, en outre, que les Pullmann et les wagons-salon ne sont pas tenus avec toute la propreté désirable. Pareils griefs, présentés soit dans cette Chambre ou en dehors de cette Chambre, doivent être portés à l'attention du gérant ou du ministre, et on doit y remédier sans retard. C'est là un détail du service qui doit se faire convenablement. Il est possible que ceux qui sont préposés à ces wagons n'y donnent pas tout le soin désirable.

M. CHISHOLM (Inverness): Ne serait-il pas possible de faire retarder le train d'Halifax à Sydney environ une heure et demie, afin que le raccordement puisse se faire à Truro? Cela entraînerait un retard d'une heure et demie dans l'arrivée du train à Sydney, et cela pourrait être fâcheux pour ceux de mes honorables amis qui voyagent sur la grande ligne; mais ceux qui, comme moi, voyagent par la ligne d'Inverness doivent attendre à Truro jusqu'au lendemain. Il m'a semblé qu'il pourrait être possible de trouver quelque moyen par lequel le train d'Halifax pourrait être retardé une heure et demie, et quelques autres changements pourraient aussi s'effectuer pour le train venant de Montréal. Je comprends parfaitement que

le trafic de l'ouest est important et qu'il ne s'écoule qu'une heure entre l'arrivée du train de Montréal et le départ du train pour les Provinces maritimes. Si cette heure était un peu abrégée et si le train partant d'Halifax était retardé d'une heure ou une heure et demie, le raccordement pourrait se faire. Cela est très important pour le comté que je représente parce que la ligne d'Inverness est un embranchement de l'Intercolonial. Actuellement, tous les voyageurs sur la ligne d'Inverness doivent rester à Truro toute la nuit.

L'hon. M. REID: Il est bon que ces sortes de réclamations se fassent. Je vais m'occuper de la chose et voir si on ne pourrait pas trouver mieux. Il pourrait s'ensuivre cependant un remaniement de tout l'horaire.

C'est le désir du ministre des Chemins de fer et c'est aussi mon désir de donner le meilleur service possible, mais il est difficile d'établir un horaire qui satisfera tout le monde. Je me rappelle qu'un seul changement d'une heure dans l'horaire a déjà eu pour conséquence de bouleverser tous les raccordements avec les embranchements. Nous voulons qu'il y ait le moins de réclamations possibles. Quand le gérant établiera un nouvel horaire je vais lui dire qu'il s'occupe de toutes ces réclamations, afin de voir s'il ne pourrait pas donner un meilleur service.

M. McKENZIE: Si je puis être utile au ministre en cette occurence, j'ajouterai quelques observations au sujet du service des wagons-buffet. Ce service laisse actuellement beaucoup à désirer. Durant quelques années, l'habitude était d'attacher le wagon-buffet au train quittant Halifax le matin et allant à l'est vers Sydney, et alors les voyageurs pouvaient prendre leur dîner sur le train avant l'arrivée à Antigonish. En cet endroit, le raccordement se faisait avec le train de Sydney allant à l'ouest, et le wagon-buffet y était transféré vers deux heures. Cela était un peu tard, mais les voyageurs avaient alors tout le temps voulu pour prendre leurs repas avant d'arriver à Truro. Si l'on pouvait revenir à cet arrangement, je crois que le public serait satisfait. Je crois aussi que ce service de wagon-buffet serait moins dispendieux que si on fait parcourir à ce wagon tout le chemin jusqu'à Sydney.

Chemins de fer et Canaux.—Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.—Rémunération de $2,000 au directeur du Gouvernement.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre voudrait-il nous lire le rapport du directeur?

[M. A. W. Chisholm.]

L'hon. M. REID: Je ne l'ai pas ici.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est le nom de ce directeur?

L'hon. M. REID: Jules Hone.

L'hon. M. GRAHAM: Il lui faudrait user de vigilance. Il me semble que si ce directeur était un homme plus averti, il aurait envoyé un rapport au gouvernement couvrant quelques-uns des points soulevés dans la correspondance avec le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. REID: Nous avons un certificat du secrétaire de la commission attestant que le directeur assiste à toutes les réunions.

L'hon. M. GRAHAM: Toutes les réunions dont il reçoit avis, mais je suppose qu'il ne reçoit aucun avis des réunions les plus importantes, celles-là mêmes où les sujets dangereux sont discutés. Je suppose qu'il fait un rapport annuel.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre, dans ses heures de loisir ou autres heures, a-t-il jamais lu ou vu un rapport de ce directeur?

L'hon. M. REID: Je n'ai jamais rencontré cet homme. Je ne le connais pas et je n'ai jamais vu un rapport de lui.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre a-t-il reçu quelque rapport sur l'opportunité de prendre possession du chemin de fer Québec—Saguenay?

L'hon. M. REID: Mon honorable ami pourrait peut-être me renseigner là-dessus.

L'hon. M. MARCIL: Je vois que l'"Evénement", l'organe du Gouvernement dans Québec, reproduit une dépêche publiée avant-hier soir par "La Patrie" de Montréal. Le propriétaire de "La Patrie" est l'un des directeurs du chemin de fer Québec—Saguenay. Il annonce que tous les arrangements sont faits pour prendre possession du chemin et le fusillonner avec le Transcontinental, et que la résolution sera présentée à la Chambre dans une journée ou deux.

Je pensais que le ministre pourrait me donner quelques renseignements à ce sujet.

L'hon. M. REID: Je ne le peux pas, parce que je n'en ai pas. Je ne savais même pas, jusqu'à ce que l'honorable député l'ait mentionné, que le propriétaire de "La Patrie" était un directeur de ce chemin de fer.

L'hon. M. MARCIL: Il a été nommé depuis trois ou quatre mois.

L'hon. M. REID: Je n'ai aucun renseignement là-dessus. L'honorable député connaît la situation du chemin de fer de Québec au Saguenay. Il a été entrepris, à ce qu'il me semble, pour rendre service à la population qui vit le long de la rive nord du Saint-Laurent, entre Québec et Murray-Bay, et il est presque terminé.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre sait-il combien de milles ont été achevés?

L'hon. M. REID: J'estime qu'il ne faudra pas très longtemps pour achever la ligne et la mettre en bon état.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre doit avoir reçu beaucoup de renseignements au sujet de cette ligne?

L'hon. M. REID: Chacun est renseigné à ce propos. Si l'honorable député ne tient pas à en savoir davantage, je ne suis certainement pas désireux de continuer.

L'hon. M. MARCIL: Je suis désireux de savoir quelque chose. Je vais donner lecture de cette dépêche qui peut ouvrir la voie à de plus amples informations. Elle est datée d'Ottawa, 2 mai.

Le sort du Québec-Saguenay est à peu près réglé. Le Gouvernement présentera cet après-midi ou demain les premières résolutions en vue de prendre à sa charge la ligne, de la compléter et de l'exploiter aussitôt que possible. Nous ne connaissons pas encore en détail les intentions du ministre, en dehors du fait que le Québec-Saguenay sera ajouté au réseau du Transcontinental. Ce projet n'est pas compris dans le bill relatif au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique. C'est une affaire à part, mais il est entendu qu'elle passera. On ne s'attend pas à ce qu'il y ait une forte opposition.

Les gens de la région sont naturellement intéressés à savoir de quel genre de chemin de fer il s'agit, combien de milles ont été construits, où il mène et ce qui reste à être fait. Si ce doit être un chemin de fer de l'Etat, j'aimerais à en être informé.

L'hon. M. REID: Je ne sais pas et je ne dis pas que ce chemin de fer fera partie du réseau de l'Etat. Je n'ai pas appris que cela avait été décidé. L'honorable député a demandé dans quelle situation était la ligne. Nos fonctionnaires du département connaissent la situation.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a été sur la voie?

L'hon. M. REID: Oui, il y est allé et il est au courant de la situation. En plus, le Parlement a subventionné la ligne et a payé un fort montant d'argent en subventions, et, naturellement, avant de le faire, le département des Chemins de fer et Canaux a dû avoir un rapport sur l'état de la ligne. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, les promoteurs de la ligne avaient l'intention d'établir un chemin de fer entre Québec et Murray-Bay et par la suite on voulait prolonger la ligne jusqu'à la baie Sainte-Catherine comme port d'hiver, en face de Tadoussac. Le service des trains entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré, sur une distance d'environ 30 milles, se fait par la Quebec Light Heat and Power Co., et je crois que cette ligne donne des bénéfices.

L'hon. M. MARCIL: C'est un chemin de fer électrique.

L'hon. M. REID: Oui. De Sainte-Anne-de-Beaupré à Murray-Bay, il y a 60 milles. Dans cette localité, il y a beaucoup de gens qui se sont établis là depuis des années et qui n'ont aucun service de chemin de fer, aussi cette ligne était destinée à leur procurer des facilités. Ceux qui ont construit la ligne ont dépensé beaucoup d'argent et ils l'avaient presque achevé quand des difficultés financières ont surgi et le chemin de fer n'a pas été terminé, bien qu'il eût fallu très peu de capitaux en ce temps-là, pour compléter les travaux. Après que le ministre des Chemins de fer eût parcouru la ligne, j'ai entendu ce qu'il a dit à son sujet et j'ai été très surpris de l'état dans lequel elle se trouvait et des services qu'elle rendrait aux habitants de la rive nord du Saint-Laurent. La voie est presque si près d'être terminée que cela fait pitié de la laisser dans sa condition actuelle. Dans l'intérêt des gens entre Murray-Bay et Québec et le bas Saint-Laurent, durant la saison, une ligne située sur cette rive du fleuve est aussi justifiable qu'une ligne sur la rive sud.

C'est seulement mon opinion personnelle. Il y a, je suppose, des députés des deux côtés de la Chambre qui connaissent l'état de cette ligne beaucoup mieux que moi. Je voudrais savoir de mon honorable ami (M. Marcil) maintenant qu'il a entendu ce que j'ai dit, si, connaissant la localité, il estime qu'un chemin de fer est nécessaire sur cette rive du fleuve où se trouvent tant de gens, ou s'il pense que le service que leur ont donné pendant des années des navires qui traversaient sur l'autre rive, est tout ce qui est nécessaire dans cette région du pays?

L'hon. M. MARCIL: Je n'ai jamais parcouru la ligne, mais j'admets qu'un chemin de fer, comme tout autre avantage, serait

une bonne chose pour la région. Tout dépend des conditions avec lesquelles la ligne est construite. La seule partie de la ligne qui est exploitée se trouve près de Murray-Bay; le tronçon de Sainte-Anne-de-Beaupré à Québec est une voie électrique et il reste beaucoup de travaux à faire sur la voie qui sera exploitée à la vapeur. J'ignore si le Gouvernement songe sérieusement à prolonger la ligne de Murray-Bay à Sainte-Catherine en établissant un port d'hiver dans cette localité. La navigation d'hiver a été déclarée possible dans le Saint-Laurent grâce à des navires spéciaux, mais il reste à savoir si le Gouvernement veut entreprendre les travaux ou si l'on trouvera une compagnie disposée à les faire. Nous avons entendu dire que ce chemin de fer était plus ou moins une entreprise de spéculation de bourse; on l'a inscrit à la bourse de Montréal où les actions ont eu des hauts et des bas, de sorte que le public l'a mieux connu de cette façon que par les travaux réels d'un chemin de fer. J'ignore quelle somme d'argent a été engagée dans cette entreprise, si les capitaux ont été aventurés par des Canadiens ou non, mais je crois qu'un grand nombre de Parisiens ont été heureux d'en retirer leur argent. Ce que je voulais savoir c'est, comme les journaux du Gouvernement ont annoncé, que la ligne allait être absorbée, dans quelle situation se trouvait la ligne, de façon à ce que nous puissions critiquer ou approuver?

L'hon. M. GRAHAM: Peut-être que cette discussion sur le Québec-Saguenay est un peu prématurée. Le ministre nous a dit pourquoi le Gouvernement devrait aider cette ligne. Cela aussi est peut-être prématuré—je l'ignore—mais pour quelqu'un qui ne connaît rien à la ligne, le ministre nous a dit quelque chose qui indiquerait que le Gouvernement a étudié la situation.

L'hon. M. REID: J'ai dit que c'est ce qui existait au département.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai été dans le département et je sais quelle est l'étude qu'un ministre est disposé à faire d'une ligne spéciale à moins que quelque chose de particulier ne se produise à son sujet.

L'hon. M. REID: Quand je faisais l'intérim pour le ministre des Chemins de fer, pas maintenant, mais il y a quelque temps, les subventions devinrent payables et, naturellement, quand on me les soumit, je ne voulus pas consentir à leur paiement sans avoir un rapport de l'ingénieur en chef ou de l'inspecteur sur les conditions de la ligne. Par conséquent, toute la question me fut soumise ainsi, il y a bien des mois, et j'ai connu l'état de la ligne par ces rapports. En outre, l'argent dépensé sur la ligne doit être justifié à la satisfaction de l'ingénieur en chef avant que les montants soient payés.

L'hon. M. GRAHAM: Ce sont des renseignements au sujet de la ligne, mais il n'y a pas de raison pour que le ministre parle fortement en faveur de l'acquisition de ce chemin de fer par le Gouvernement. On a dit que cette ligne peut être achetée en vertu de la loi des embranchements sans que la question soit portée à l'attention de la Chambre avant que l'achat n'ait été fait. Mais je veux attirer l'attention du ministre et du Gouvernement sur le fait que l'on ne pourrait pas agir ainsi, sans traiter injustement la Chambre, et—je le dis poliment—sans le respect qui lui est dû.

L'hon. M. ROGERS: Sans le respect qui lui est dû?

L'hon. M. GRAHAM: Oui, on ne peut pas l'acheter en vertu de la loi des embranchements sans traiter la Chambre en ne tenant pas compte du respect qui lui est dû. Quand la loi des embranchements était discutée par la Chambre, on parla longtemps des chemins de fer auxquels cette loi pouvait s'appliquer. Je ne lirai pas toute la discussion, mais je référerai l'honorable ministre à la page 1544 du hansard de 1915 où il trouvera quelques mots qui ont trait à la question et que je citerai. L'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) avait discuté longuement cette question de l'achat . . .

L'hon. M. REID: de ce chemin de fer?

L'hon. M. GRAHAM: Non, mais l'achat de chemins de fer conformément à la loi et il demanda:

Sir Wilfrid Laurier: Alors nous devons comprendre que cette loi s'applique à l'Intercolonial seulement?

Sir Robert Borden: Et au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. C'est parfaitement compris.

Ainsi, ni ce chemin de fer ni aucun autre qui n'est pas un embranchement de l'Intercolonial ou du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ne pourrait être compris sous cette loi et le premier ministre nous a donné des assurances que cela ne se ferait pas.

J'attire tout particulièrement l'attention du ministre sur ce sujet, à cause des rumeurs qui circulent dans les couloirs de la Chambre, d'après lesquels cette opération a été conclue par application de la

loi des embranchements, de sorte qu'il n'est nullement nécessaire d'exposer les détails de l'affaire devant le Parlement avant la prochaine session, du moment que les arrangements n'auront pas été exécutés avant la clôture de la présente session.

Je le répète donc, on ne peut faire l'opération de cette manière-là, sans faire preuve de déloyauté à l'égard du Parlement et sans violer la promesse solennelle donnée par le premier ministre.

L'hon. M. LEMIEUX: Lorsque le bill fut discuté au sénat, la même question fut posée au leader du parti conservateur; or, le représentant du Gouvernement à la Chambre haute a affirmé dans les termes les plus énergiques que par le bill concernant l'achat des lignes d'embranchements, on n'avait nullement en vue d'ajouter au réseau du Transcontinental le Québec-Saguenay, mentionnant ce chemin de fer en toutes lettres. Il a également affirmé de la manière la plus formelle que le bill relatif à l'achat des embranchements ne s'appliquait qu'à l'Intercolonial. Voilà maintenant que nous allons siéger samedi, à deux heures. Tous, nous désirons que le Parlement soit prorogé, afin de retourner dans nos foyers. Dans ces circonstances, je conseille donc au Gouvernement de ne pas déposer devant le Parlement d'autres projets susceptibles de donner lieu à débat, nous en avons déjà plus que nous ne pouvons en étudier. Si je parle de cette façon là, ce n'est pas que je sois opposé à ce que l'on complète la construction de cette voie ferrée, mais il y a tant d'intérêts qui se heurtent autour de cette entreprise, que le Gouvernement serait réellement obligé de prolonger la session, si la question doit être étudiée sous ses différents aspects.

L'hon. M. ROGERS: En réponse aux observations, de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), je redoute fort que mes honorables amis se tracassent inutilement lorsqu'ils s'imaginent que le Gouvernement se propose de conclure une opération à la cachette du Parlement ou en contravention avec les lois qui sont inscrites dans nos statuts. Comme l'a déclaré mon honorable ami, nous sommes un Gouvernement d'étude. Nous avons étudié la situation du Québec-Saguenay; nous avons étudié la situation dans l'Ouest de même que dans les autres parties du Canada relativement à la question des chemins de fer. Or, lorsque le moment opportun sera arrivé de faire connaître les conclusions auxquelles le Gouvernement sera arrivé, mon honorable ami peut se rassurer, nous ferons connaître ces conclusions au Parlement et au pays très franchement.

J'ai déjà fait la promesse aujourd'hui, au Parlement, que nous lui ferons connaître, demain, les mesures additionnelles et toutes les autres questions que nous nous proposons de lui soumettre avant la prorogation.

L'hon. M. GRAHAM: Mais le ministre ne répond pas à la question que j'ai soulevée.

L'hon. M. ROGERS: Quelle question?

L'hon. M. GRAHAM: Si le Gouvernement fait l'acquisition du Québec-Saguenay par application de la loi concernant l'achat des lignes d'embranchement, il ne sera pas obligé de mettre le Parlement au courant de cette opération demain.

L'hon. M. ROGERS: Si l'honorable député avait porté quelqu'attention aux déclarations que je viens de faire, il saurait compris que j'ai affirmé qu'il se fait du mauvais sang inutilement à ce sujet.

L'hon. M. GRAHAM: Le discours du ministre n'est pas de nature à m'engager à cesser de me faire du mauvais sang.

M. McKENZIE: La présence de l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) en qualité de leader de la Chambre me rappelle un incident qui s'est produit, il y a deux ou trois ans passés. En une certaine circonstance où il occupait les fonctions de leader de la Chambre, je proposai une résolution invitant le Gouvernement à faire pénétrer l'Intercolonial et ses embranchements dans les parties de l'est du Canada où n'existent aucune communication par voie ferrée. La question fut discutée à fond et un grand nombre de députés prirent part au débat, particulièrement ceux qui représentent des comtés de l'est du Canada. Lorsque les discours furent terminés, le ministre, qui avait déjà parlé sur la question, accepta la résolution que j'avais déposée. Les parties de l'est du Canada qui sont privées de chemin de fer, dont je parlais dans la proposition, comprenaient certaines régions de la province de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

Depuis cette époque, la guerre a éclaté, et c'est là une excellente excuse que peut invoquer le Gouvernement pour diminuer les dépenses publiques. Mais, puisque

nous discutons les questions de chemin de fer, comme auteur de cette résolution et me rappelant que le Gouvernement l'a acceptée, il est de mon devoir, suivant moi, de rappeler cet incident à la mémoire des membres du Gouvernement; l'acquiescement qu'ils ont alors accordé à ma résolution est consigné dans les documents publics et c'est là la raison qui m'a toujours empêché de déposer de nouveau une proposition en ce sens. Du moment qu'un gouvernement accepte solennellement une résolution, il donne par le fait même son consentement aux réformes qu'elle propose, et il devrait faire en sorte de lui donner effet à la première occasion favorable.

Je suis heureux d'apprendre de la bouche du ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) qu'il se rend parfaitement compte de la nécessité qu'il y a d'assurer des communications par voie ferrée aux régions les plus éloignées du pays.

J'ose donc espérer que le jour est proche où nous verrons toutes les parties de notre immense pays sillonnées de nombreuses lignes de chemin de fer.

Il y a déjà plusieurs années que j'occupe un siège au Parlement, où j'ai l'honneur de représenter le comté de Victoria et la partie septentrionale du Cap-Breton. Dans le comté de Cap-Breton-Nord, nous n'avons pas à nous plaindre du manque de communications par voies ferrées; nous avons un chemin de fer; mais dans le bon vieux comté de Victoria, nous sommes absolument privés de toutes lignes de chemin de fer. Le comté de Victoria borde les rivages de l'Atlantique, avec ses riches pêcheries, sur une distance de 110 à 120 milles, mais sur tout ce vaste parcours, nous ne possédons pas un pied de voie ferrée. En 1911, un peu avant la dissolution des Chambres, le gouvernement du temps avait fait adopter une loi et voter des crédits pour la construction d'une ligne dans le comté de Victoria; de plus, il y a deux ou trois ans, j'ai présenté une résolution dans le même sens, qui a été acceptée par le présent Gouvernement. Dans cette résolution, je demandais la prolongation du chemin de fer à travers le comté de Victoria. Or, je veux bien faire comprendre au ministre des Chemins de fer que s'il veut établir de nouvelles voies ferrées dans l'est du Canada, il devra se rappeler que le Parlement a adopté la résolution que je viens de mentionner; or, la mise en vigueur de cette résolution implique nécessairement la construction d'une ligne de chemin de fer dans le vieux comté de Victoria.

[M. McKenzie.]

L'hon. M. REID: Je serai des plus heureux d'étudier la question lorsque le moment sera venu de donner une solution à ce problème.

M. NESBITT: Je désire appuyer l'opinion qu'a exprimée l'honorable député de Rouville (M. Lemieux). Si le Gouvernement a l'intention de déposer de nouvelles propositions, nous ferions aussi bien de nous décider à passer l'été ici, bien que je sois fort désireux, pour ma part, de retourner dans ma famille.

L'hon. M. REID: Il n'y a pas, à mon avis, d'autres mesures à déposer que celles qu'a énumérées l'honorable ministre des Travaux publics. Dans tous les cas, s'il y en a, nous le saurons demain.

Refonte de la loi des Chemins de fer, $2,000.

L'hon. M. GRAHAM: Où en est rendu ce travail?

L'hon. M. REID: Il est terminé, si je suis bien renseigné, et le rapport est prêt à être déposé devant la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien a-t-il coûté en tout?

L'hon. M. REID: Environ $7,500.

L'hon. M. PUGSLEY: Lorsque nous avons un département de la Justice, un ministre de la Justice, un solliciteur général, un sous-ministre de la Justice, avec un bon nombre de fonctionnaires qui sont grassement payés dans ce département, lorsque nous avons attachés au département des Chemins de fer et à l'administration de l'Intercolonial des avocats touchant de forts honoraires, comment se fait-il qu'il soit nécessaire de s'adresser à des avocats de l'extérieur pour rédiger un bill tendant à la refonte de la loi des Chemins de fer? Pour quelle raison avons-nous besoin de recourir aux services d'un avocat du dehors au coût de plus de $7,000, somme qui représente le traitement annuel d'un juge de la cour supérieure ou d'un ministre de la Couronne?

L'hon. M. REID: L'avocat à qui se travail a été confié, y a consacré passablement de temps.

L'hon. M. GRAHAM: C'est la coutume qui est généralement suivie.

L'hon. M. REID: Quant au reproche d'avoir eu recours aux services d'un avocat de l'extérieur, il n'y en a pas qui soit mieux au courant que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) de la lourde tâche qui incombe aux fonctionnaires du départe-

ment de la Justice. Le personnel du ministère est à peine suffisant pour répondre aux besoins des différents services. Tous sont surchargés de besogne, et d'ailleurs, c'est la règle qui a toujours été suivie; lorsqu'il s'agit de causes importantes, on retient les services d'un avocat étranger à l'administration. Dans le cas qui nous occupe, je le suppose, il n'y avait pas dans le ministère de la Justice un seul fonctionnaire auquel on fut en mesure de demander qu'il consacrât tout son temps au travail qu'entraînait la refonte de la loi des Chemins de fer. Il n'y a pas de loi qui soit plus importante ou qui exige d'être étudiée avec plus de soin que la loi des Chemins de fer; il était donc absolument nécessaire d'avoir recours aux services d'un avocat d'expérience pour entreprendre la refonte de cette loi. Suivant moi, le travail a été bien fait et il est maintenant prêt à être soumis à l'examen du Parlement.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis informé qu'il sera nécessaire pour les membres de cette Chambre de surveiller la mesure de très près, car prétend-on, à plusieurs endroits importants, on a modifié un nombre suffisant de mots pour changer entièrement le sens de la loi. Vu que je ne suis pas avocat, je ne saurais me rendre exactement compte de la signification de ces changements, mais je profite de l'occasion pour avertir mes collègues qui sont versés dans les questions de loi, qu'ils auront à étudier avec la plus grande attention les modifications que l'on a apportées à la loi lorsque la mesure sera discutée.

L'hon. M. REID: La loi a subi de nombreuses modifications, il n'y a aucun doute quant à cela; mais si mes renseignements sont exacts l'avocat qui a préparé le bill s'est tenu constamment en consultation avec le président de la commission des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est le nom de cet avocat?

L'hon. M. REID: C'est M. Samuel Price.

L'hon. M. PUGSLEY: Où demeure-t-il?

L'hon. M. REID: Il remplit les fonctions de président de la commission des chemins de fer d'Ontario, à l'heure actuelle. Originairement, il vient de Saint-Thomas. Si j'en crois les appréciations que j'ai entendues sur son compte, c'est un avocat très capable. A tout événement, le bill a été rédigé après consultation avec le président de la commission des chemins de fer. Lorsqu'il est possible que nous puissions améliorer d'une façon appréciable les dispositions qu'il renferme, grâce aux avis que pourront émettre les avocats éminents qui siègent en cette enceinte.

La refonte qui a été effectuée pourra au moins être mise en pratique, et elle n'exigera pas beaucoup de modifications.

M. McKENZIE: S'agit-il seulement d'insérer dans la nouvelle loi les amendements adoptés depuis 1903?

L'hon. M. REID: Et tous ceux de l'ancienne loi qui peuvent être jugés nécessaires.

M. McKENZIE: Au sujet du canal de Saint-Pierre, je voudrais savoir où en sont rendus les travaux, s'il sera bientôt livré à la navigation, qui est vraiment l'entrepreneur des travaux, et si c'est une société ou un particulier qui les a entrepris.

L'hon. M. REID: L'entrepreneur est un nommé W. H. Weller. Il a obtenu l'entreprise au concours, il n'a cessé de travailler depuis qu'il l'a obtenue, et il va la mener à bonne fin. Voici la note que je possède au sujet des travaux:

L'excavation est en grande partie achevée. L'ouvrage en béton relativement aux murs d'écluse est presque terminé. Le remaniement des anciennes portes d'écluse est très avancé, et elles seront suspendues dès qu'il sera terminé. On espère que l'ouvrage en béton à faire à l'écluse sera alors complètement terminé et qu'une petite barrière de roc au bout de l'écluse le plus voisin du canal aura été enlevée.

Il suffira de quelques semaines d'ouvrage pour draguer le long du mur l'ouest de l'ancienne écluse après que les portes de l'écluse auront été suspendues, et le canal sera alors ouvert au trafic. Certains travaux d'importance secondaire à l'entrée qui est du côté de l'Atlantique et à la cuvette du canal actuel seront exécutés pendant que le canal se trouvera au service du public.

Je comprends que le canal sera livré au trafic au mois de juillet.

M. McKENZIE: Quelle sera la profondeur de l'eau sur le seuil d'écluse du canal, après le parachèvement des nouveaux travaux?

L'hon. M. REID: Nous n'en augmentons pas beaucoup la profondeur, elle sera d'environ 19 pieds sur le seuil, à l'eau basse.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais parler de l'acquisition des lignes d'embranchement. Le ministre se rappelle qu'en 1915, le Gouvernement fut investi du pouvoir d'acquérir des lignes d'embranchement de l'Intercolonial.

En l'absence du député de King et Albert (M. Fowler) la tâche de traiter ce sujet m'incomba à moi-même, parce que je me rappelle que l'honorable député s'est beaucoup intéressé à cette question soulevée tout d'abord par feu M. Emmerson. A l'élection de 1911, le député de King-et-Albert, deux comtés également intéressés à l'acquisition d'un certain embranchement, a considéré ce sujet comme si important qu'il a demandé par télégramme au premier ministre alors à Charlottetown, quelle serait l'attitude du Gouvernement au sujet de l'acquisition d'embranchements de l'Intercolonial. Le premier ministre a répondu par télégramme au député de King-et-Albert que le parti conservateur était favorable à l'acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, et l'honorable député s'est servi de cette réponse avec beaucoup de succès, à l'appui de sa candidature. Je ne blâme ni l'honorable député d'avoir posé cette question, ni le premier ministre d'avoir répondu comme il l'a fait; mais on m'a adressé plusieurs communications au sujet de l'acquisition de ces embranchements.

La population trouve que le retard s'est beaucoup prolongé. De fait, je crois que l'Etat n'a encore pris possession que de deux embranchements. Pour l'information de la population des Provinces maritimes plus spécialement intéressée au succès de cette politique approuvée à l'unanimité par la Chambre il y a quelques années, je demanderai au ministre intérimaire si l'on a travaillé à acquérir les autres embranchements. Je pense qu'avant de songer à l'acquisition de lignes tributaires du Transcontinental, tel que le chemin de fer Québec-Saguenay, le Gouvernement devrait faire valoir la politique qu'il a énoncée au sujet des embranchements de l'Intercolonial.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'ignore pas que nous avons adopté une loi concernant les embranchements?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, nous en avons adopté une en 1915.

L'hon. M. REID: C'est cela. Nous avons fait cette démarche en vue de pouvoir acquérir les lignes que nous voudrions; nous en avons obtenu deux, mais l'honorable député sait que la situation rétultant de la guerre ne nous permet pas d'en acquérir plus. Cependant, l'acquisition déjà faite de deux embranchements prouve que nous donnons effet à la politique énoncée par le premier ministre, et nous continuerons d'y donner effet dès que les circonstances le permettront.

L'hon. M. PUGSLEY: J'admets avec le ministre intérimaire que ce n'est pas le bon temps d'assumer de nouvelles obligations, mais ceux qui m'ont adressé des communications ont entendu parler du projet d'acquisition d'un embranchement non relié à l'Intercolonial et non prévu dans la loi concernant les lignes d'embranchement. Le ministre l'avouera, ces gens seraient absolument peinés de voir qu'avant de donner effet à la politique unanimement aprouvée par la Chambre, le Gouvernement s'imaginerait d'acquérir une ligne non prévue à cette époque et que le premier ministre a expressément exclu du projet d'acquisition adopté en 1915. La population des Provinces maritimes ne tient pas à ce que nous contractions de nouvelles obligations pour le moment, mais elle trouve que le Gouvernement devrait prêter l'oreille à ses réclamations avant d'assumer de lourdes obligations sous d'autres rapports. Ainsi, je recevais, l'autre jour, une lettre d'un homme très intéressé à l'acquisition d'embranchements du Nouveau-Brunswick prévus dans la loi adoptée en 1915; il avait entendu dire qu'on se proposait d'avancer une somme considérable au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique, surtout au Nord-Canadien et il pensait qu'il serait fort malheureux pour les Provinces maritimes que le Gouvernement fit peser de nouvelles obligations sur les épaules du peuple canadien en faveur du Nord-Canadien sans tenir compte des réclamations de la population desservie par ces embranchements dans les Provinces maritimes. Ces gens trouvent que toutes les parties du pays devraient être traitées avec les mêmes égards et que justice égale devrait être accordée aux différentes compagnies de chemins de fer.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur le capital).—Pont de Québec.—Construction, $3,450,000.

L'hon. M. REID: Je me proposais de fournir des renseignements concernant la construction du pont de Québec. Je lirai à ce sujet un rapport de M. Monserrat, l'ingénieur en chef. Ce rapport a été adressé à Montréal et il porte la date du 2 décembre 1915. Le voici:

Je demande à soumettre le rapport que voici au sujet de la poursuite des travaux de construction du pont de Québec pour la période expirée le 30 novembre, 1915:

Superstructure.—Depuis mon dernier rapport les travaux sur la rive nord ont avancé rapidement, et à l'heure qu'il est tout le bras est achevé, ce qui correspond pour ainsi dire au para-

chèvement de tous les travaux en acier qu'il y avait à faire sur la rive nord, et ce qui est conforme au programme tracé par la St. Lawrence Bridge Company. Il reste encore des rivets à poser et du trottoir à faire. Cet ouvrage sera exécuté l'année prochaine. On a commencé à travailler à la démolition de l'échafaudage employée à l'érection du pont; on va la démolir et la reconstruire à l'anse de Sillery pour servir à l'érection d'une travée suspendue à cet endroit.

Sur la rive sud, le programme de l'entrepreneur a été également rempli et tous les travaux en acier, y compris le poteau principal sur la pile principale, sont presque achevés. Il reste encore à poser un certain nombre de rivets, mais cet ouvrage ne se fera que pendant la prochaine saison. On est à enlever des parties de l'échafaudage en acier supportant le bras d'ancrage, pour les faire servir à l'érection de l'arche suspendue.

L'année prochaine on érigera le bras-cantilever du côté sud, après quoi la travée suspendue sera mise en place et soutenue depuis les deux extrémités des bras cantilever. Les travaux de construction de la travée suspendue seront commencés de bonne heure au printemps et seront terminés quand le bras cantilever sera prêt.

Voici l'état des travaux exécutés à l'atelier et sur place:

	En tonnes.
Matière première commandée aux fabriques	69,038
Matière première reçue à l'atelier	66,908
Fabriqué à l'atelier	56,145
Morceaux livrés sur les lieux	55,434
Acier mis en place et en partie riveté	36,087
Poids net du pont érigé, estimé à	65.000

Enlèvement d'acier n'ayant pas servi: L'entrepreneur de ces travaux a fait, à notre satisfaction, tout l'ouvrage prévu dans son contrat.

Le tout respectueusement soumis,

(Signé): C. N. Monserrat,
Président et ingénieur en chef.

Le rapport étant en date du 2 décembre 1915, quand l'ingénieur en chef parle du bras à être érigé du côté sud l'année prochaine il veut dire l'année 1916. M. Monserrat m'a dit que les travaux avancent rapidement. Voici l'état des dépenses faites:

Dépenses totales jusqu'au 31 mars 1914, y compris le coût du pont écroulé	$12,732,062 71
Dépenses jusqu'au 31 mars, 1915	2,816,305 10
Dépenses jusqu'au 31 octobre 1915	2,709,253 24
	$18,257,621 05

Sur ce montant il y a $10,473,346.38 qui ont été dépensés pour le nouveau pont.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne vois pas bien pourquoi le ministre met en ligne de compte le coût du pont écroulé. Nous avons fait, au sujet de la construction de ce pont, un contrat d'après certaines estimations, et il ne coûtera pas beaucoup plus que le prix prévu dans ces estimations, mais il va coûter un peu plus. Le coût réel du pont d'après ce contrat n'a aucunement rapport à celui du pont écroulé en tant qu'il s'agit de la valeur que nous obtenons en vertu de ce contrat. Quand mon honorable ami espère-t-il que le pont sera achevé et que cette arche sera mise en place?

L'hon. M. REID: M. Monserrat m'a dit qu'il espérait mettre la dernière travée en place cet automne; mais le pont ne pourra pas encore être livré au trafic dans ce temps-là; il va falloir un certain temps pour terminer le rivetage et parachever la structure. Je puis dire, en somme, que s'il ne survient pas d'empêchements, le pont sera achevé et servira à la circulation cet automne.

Mon honorable ami demande pourquoi j'ai inclus dans cet état les dépenses occasionnées par l'effondrement de l'ancien pont. Je n'ai fait que citer l'état qui m'a été communiqué par les fonctionnaires du département. Quoi qu'il en soit, il n'y a eu que $10,473,346.38 de dépensés pour le nouveau pont et, naturellement, le pont écroulé n'a rien à faire avec cette somme. Les dépenses de l'ancien pont sont probablement inscrites dans les livres et l'on n'a fait que les copier.

L'hon. M. GRAHAM: D'après ce que je comprends, le pont a été construit sur les données de l'ancienne commission. M. Monserrat est l'ingénieur et il avait avec lui M. Snider...

L'hon. M. REID: C'est mon honorable ami, je crois, qui a nommé cette commission. Sa composition est exactement la même, sauf que M. Snider est décédé.

L'hon. M. GRAHAM: Qui l'a remplacé?

L'hon. M. REID: M. Monserrat a prétendu que les travaux étaient très avancés et que la nomination d'un autre commissaire n'était pas nécessaire, mais pour que la commission fût au complet, il fallait nommer un remplaçant à M. Snider et, si je me rappelle bien, M. H. P. Borden a été adjoint à M. Monserrat par un décret ministériel.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le secrétaire de la commission.

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: M. Modjeska en fait-il encore partie?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien à redire à cela. La première difficulté fut de trouver un bureau d'ingénieurs s'accordant sur un plan. Après avoir adopté un plan et un mode d'opération, on discuta la partie

des travaux pour laquelle on avait surtout besoin des conseils de M. Snider. Ce dernier était un des plus anciens ingénieurs de ponts du continent, le doyen, je crois, de Charlie Macdonald. Je suis bien aise d'apprendre que les travaux avancent d'une manière satisfaisante. La nouvelle commission a changé le genre des piles. L'ingénieur se déclare-t-il satisfait du changement?

L'hon. M. REID: Il se déclare satisfait. Les piles ont été agrandies, je crois.

L'hon. M. GRAHAM: Pendant mon passage au ministère, je me suis peut-être plus occupé de cette entreprise que de toute autre, car nous avons eu beaucoup de difficulté à la mettre en marche. Le ministre devrait demander à la compagnie de faire savoir aux membres du Parlement la date à laquelle cette arche sera mise en position. C'est une opération très intéressante. Il est bon que la Chambre sache que c'est le plus grand pont du genre qui ait jamais été construit. Son parachèvement intéresse vivement tous ceux qui se sont occupés de la question et plus particulièrement les ingénieurs du monde entier. Chaque extrémité est construite séparément, une sur la rive nord et l'autre sur la rive gauche et la tracée centrale sera ensuite amenée par eau et mise en position. Elle sera installée à 160 pieds au-dessus du niveau du fleuve et son installation ne doit pas prendre plus de quelques secondes et, dans tous les cas beaucoup moins d'une minute, car il faudra profiter de la marée pour amener la travée directement entre les deux piles et du moment qu'elle sera en position, il faudra la consolider et l'assujettir immédiatement, avant que le courant la déplace.

Si les autres députés sont aussi intéressés dans l'entreprise que je le suis moi-même, le ministre nous conférerait une faveur en nous faisant savoir la date exacte de cette opération, car nous n'aurons probablement jamais l'occasion d'en revoir une semblable. C'est la seule chose qui m'inquiète au sujet de ce pont et je dormirai plus tranquille, quand j'aurai vu la travée centrale définitivement installée. C'est une opération extrêmement délicate et qui exige une grande habileté. S'il n'y avait pas de courant à cet endroit, on aurait tout le temps nécessaire pour amener la travée et la mettre en position, mais vu le courant et la marée, toute l'affaire devra se faire très rapidement. Plusieurs critiques ont prétendu que l'opération serait impossible dans un courant. Je demande au ministre de me faire savoir à quelle date le travail sera exécuté.

L'hon. M. REID: L'installation définitive de la travée centrale sera certainement une opération très intéressante et, pour ma part, je désirerais beaucoup en être témoin.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous pourriez nous inviter tous.

L'hon. M. REID: Je me ferai un plaisir de communiquer à tous les membres de la Chambre la date de l'opération pour que tous puissent y assister, si possible. C'est certainement une opération très difficile, mais M. Monserrat et ses associés ont si bien réussi jusqu'à présent, que j'ai pleine confiance dans le succès définitif.

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

Reprise de la séance.

Service maritime et fluvial.—Service d'hiver de la poste, île du Prince-Edouard, $11,000.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Ce crédit est affecté au service postal dans l'île du Prince-Edouard en hiver. Le transport du courrier se fait sur le bateau brise-glace, entre Cap-Tourmentin et Cap-de-la-Traverse. Le crédit est le même que celui de l'an dernier. Le service a coûté $10,996 en 1914-1915 et une somme à peu près égale avait été dépensée le 31 décembre dernier.

Phares et services côtiers.—Construction de phares et aide de la navigation, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, $750,000.

L'hon. M. OLIVER: Une partie de cet argent sera-t-elle dépensée pour la navigation dans la baie d'Hudson?

L'hon. M. HAZEN: Non. Durant l'exercice 1914-1915, ce service a coûté $996,638,16. Cette année nous réduisons la dépense à $750,000. Au 31 décembre 1915. il avait été dépensé $506,681.70. Ce crédit pourvoit à tous les nouveaux phares, bouées, feux, signaux d'alarme, signaux sous-marins, ainsi qu'à l'outillage nécessaire et aux réparations, et au remplacement des anciens bâtiments et des appareils hors d'usage par d'autres plus modernes pour la sûreté des navires de fort tonnage. Ce crédit comprend également l'achat de l'outillage nécessaire pour exécuter les travaux, ainsi que l'achat des terrains et des quais et la construction des bâtiments nécessaires, l'affrètement des navires dont on a besoin temporairement, la surveillance du trafic

dans la rivière Détroit et l'administration et l'exploitation du département des phares à Prescott.

L'hon. M. GRAHAM: Ce dernier article n'a pas bonne mine.

L'hon. M. HAZEN: Tout a mauvaise mine à Prescott. Ce crédit comprend aussi tous les travaux moins importants qui sont nécessaires et urgents et qui devront être exécutés d'ici à la fin de mars 1917. Il y a aussi l'exploitation ordinaire des différents dépôts et ateliers et les agrandissements qu'il faudra y faire. Les dépenses du dernier exercice sont indiquées, en détail, dans le rapport du département de la Marine, à la page 3 et aux pages 33 à 58.

L'hon. M. GRAHAM: Qui fournit les signaux sous-marins?

L'hon. M. HAZEN: La même compagnie qui les a fournis pendant des années, la International Submarine Signal Company.

Travaux publics.—Imputable sur le capital.—Ministère de la Marine.—Chenal de navigation.—Fleuve Saint-Laurent.—Somme requise pour terminer un vaisseau spécialement fait et qui servira exclusivement à éprouver et à balayer le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent.

L'hon. M. HAZEN: Durant le dernier exercice nous avons dépensé moins que nos prévisions et nous devons faire voter de nouveau une partie du crédit.

Service maritime et fluvial.—Pour la construction de deux vapeurs afin de remplacer le navire du Gouvernement canadien, le "Quadra", $150,000.

L'hon. M. HAZEN: Il y a quelques mois le "Quadra" est venu en collision avec un navire du Pacifique-Canadien, à la sortie du port de Nanaimo et a sombré. Après avoir pris les renseignements auprès des autorités compétentes, nous avons décidé de vendre le navire. Les fonctionnaires du département l'avaient évalué à $10,000. Nous avons demandé des soumissions et nous en avons reçu quatre ou cinq. La plus élevée était de $9,500, ou $500 de moins que le prix fixé par le département. Nous avons par conséquent vendu le navire naufragé pour la somme de $9,500. Les fonctionnaires du département étaient d'avis qu'il n'y aurait pas d'avantage à remettre le "Quadra" à flots et à le réparer, vu que c'était un vieux navire et que les réparations coûteraient très cher. Un navire de cette nature coûterait environ $150,000. Notre intention est de le remplacer par deux autres navires qui coûteront environ $150,000. Nous croyons pouvoir faire un meilleur service avec deux petits navires qui coûteront réunis, à peu près le même prix qu'un plus grand.

M. MACDONALD: Où seront-ils construits?

L'hon. M. HAZEN: Dans la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. GRAHAM: Ces deux petits navires seront-ils plus rapides que le "Quadra"?

L'hon. M. HAZEN: Ils seront plus rapides et mieux aménagés pour le service des phares. Ils ne sont pas destinés au service des pêcheries.

La vitesse n'est pas indispensable, mais ces bateaux doivent être convenablement munis de grues, de bouées de sauvetage, et le reste.

M. MACDONALD: Seront-ils de bois ou d'acier?

L'hon. M. HAZEN: Nous n'avons pas encore pris de décision finale. Les plans sont en préparation.

Phares et service côtier.—Montant requis pour payer, au taux de $300 par année, les pensions, à partir de la date de leur retraite, aux pilotes suivants: Elzéar Godbout, Théophile Corriveau, Alphonse Pouliot, Emilio Couillard, Trefflé Delisle, Pierre Pepin, Dumas et Alfred Gaudreau, $2,400.

M. MACDONALD: Les pensions sont-elles accordées en vertu d'un règlement?

L'hon. M. HAZEN: Oui, en vertu d'un règlement autorisé par un décret du conseil qui a été adopté en 1906 ou en 1907 et dont les prescriptions ont toujours été observées depuis.

Hôpitaux de la marine.—Fonds des hôpitaux pour les marins, $5,000.

L'hon. M. HAZEN: Ce crédit de $5,000 est inscrit pour acquiescer à la demande d'une nombreuse députation qui comprenait plusieurs membres du Parlement recrutés des deux côtés de la Chambre. Le représentant de Guysborough (M. Sinclair) et d'autres députés de la gauche, et le représentant de Digby (M. Jamieson), ainsi que d'autres membres de la droite, des citoyens influents d'Ottawa et quelques personnes de Toronto qui ont des intérêts dans cet hôpital sont venus me trouver et m'ont prié de donner une certaine somme d'argent. Cet hôpital est situé sur les bords de la Tamise et il est ouvert aux marins de tous les coins du monde, y compris ceux du Canada.

Après leur visite, ces personnes m'ont fourni d'autres renseignements qui prouvaient que cet hôpital rend de précieux

services à nos marins qui ont, de temps à autre, besoin d'être hospitalisés dans cette partie du monde. C'est une institution libre qui compte Sa Majesté le roi au nombre de ses donateurs. On a recueilli au Canada des dons particuliers s'élevant à plus de $30,000, y compris une subvention de la législature d'Ontario au montant de $2,500.

Tout d'abord, j'étais opposé à cette demande, mais vu les circonstances et le désir qu'on exprimait, j'ai décidé de demander l'ouverture de ces crédits. La députation se souvient que le représentant de Guysborough a mis cette question sur le tapis et qu'il a parlé du caractère admirable de cet hôpital et de ses excellents services. A titre d'armateur expérimenté, son avis devait naturellement avoir du poids à mes yeux. Après avoir examiné l'affaire, j'ai cru raisonnable de donner à cet hôpital une somme de $5,000 pour compléter les souscriptions particulières.

M. NESBITT: Tous les marins peuvent-ils avoir accès à cet hôpital?

L'hon. M. HAZEN: Oui; il n'est pas à la disposition des équipages de la marine de guerre, mais de la marine marchande.

M. MACDONALD: A-t-on réclamé des secours du fait de la guerre?

L'hon. M. HAZEN: Non.

M. MACDONALD: Et cela ne sera pas un précédent pour accorder une subvention annuelle?

L'hon. M. HAZEN: Aucunement. Je crois savoir que les gens, par suite de leurs dons généreux pour les besoins créés par la guerre, ont dû diminuer leurs souscriptions en faveur de cet hôpital. Notre intention n'est pas d'en faire une subvention annuelle, et si je comprends bien, l'occasion de demander des secours au Parlement ne se représentera pas.

Pêcheries.—Inspection du poisson fumé et en conserves, $25,000.

L'hon. M. HAZEN: La loi sur l'inspection du poisson est entrée en vigueur le premier de mai 1915. Auparavant, les exemplaires de la loi auxquels tous les règlements étaient annexés avaient été distribués aux intéressés dans les différentes parties de la côte, et l'inspecteur général du poisson fumé avait visité les localités de la côte et pleinement expliqué, dans des réunions de pêcheurs, les exigences du paquage du poisson. Plus de cent de ces réunions ont eu lieu. Un corps d'inspecteurs régionaux a été nommé. La loi n'étant pas obligatoire, on ne pourrait pas tout d'abord se former une idée bien nette de la mesure dans laquelle les pêcheurs en profiteraient. Par conséquent, nous avons nommé le plus petit nombre d'inspecteurs que nous avons cru nécessaire. La côte de l'Atlantique est divisée en six districts de la manière suivante:

1. Ile du Cap-Breton: inspecteur, H. H. Mann, de North-Sydney.
2. Côte sud de la Nouvelle-Ecosse depuis Antigonish jusqu'au comté de Yarmouth inclusivement: inspecteur, A. H. Hiltz, de Mahone-Bay.
3. Comtés de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick sur la baie de Fundy, y compris le comté de Westmoreland (N.-B.): inspecteur, A. O. H. Wilson, de Saint-Jean.
4. Ile de la Madeleine, île du Prince-Edouard, et comtés de Cumberland, de Colchester et de Pictou (N.-E.): inspecteur, Thomas Doyle, de Rustico (I. P.-E.).
5. Côte est du Nouveau-Brunswick: inspecteur, Colson Hubbard, de Caraquet.
6. Peninsule de Gaspé et rive nord du golfe. Aucun inspecteur n'a encore été nommé.

Au fur et à mesure que l'embarrillage en vue des marquages augmentera, il sera indispensable de nommer d'autres inspecteurs. La dernière saison ayant été la première pendant laquelle la loi s'appliquait, on ne prévoyait pas qu'il y aurait plusieurs barils à marquer. Peu de paqueurs s'étaient munis de barils construits en conformité du règlement. Cependant, il y eut quelques barils à marquer en différentes parties de la côte. Les voici:

1,160 barils de gasparots ont été soumis à l'inspection, et sur ce nombre, 1,158 ont été trouvés conformes aux exigences et ont été marqués, savoir: 899 dans le comté de Saint-Jean qui ont tous été marqués et 261 à North-Sydney, dont 259 ont été marqués.

Dans le comté de Gloucester (N.-B.), 58 barils de harengs ont été soumis à l'inspection et 43 ont été marqués.

110 barils de maquereaux ont été soumis à l'inspection et 10 ont été marqués, savoir: 100 barils dans le comté de King (I. P.-E.), dont aucun n'a été marqué, et 10 barils dans Halifax qui ont tous été marqués.

Au cours de l'automne dernier, l'inspecteur général a lui-même recommencé à renseigner les paqueurs et les pêcheurs. Plusieurs des paqueurs des Etats-Unis se sont intéressés au marquage et quelques-uns ont manifesté l'intention d'exiger que tout le poisson qu'ils achèteront soit soumis à l'inspection pendant la prochaine saison. A cause de la guerre, l'industrie du hareng en Europe a diminué jusqu'à l'extrême limite, et il a eu pour effet de vider les marchés de notre continent. Les commerçants canadiens le comprennent et plusieurs d'entre eux prennent des mesures pour paquer le hareng en conformité

du règlement pendant la prochaine saison. Un marchand de poisson ou deux ont entrepris de le faire, l'an dernier, et ils ont vendu leur poisson de 100 à 150 p. 100 plus cher qu'auparavant. Il semble que la loi d'inspection est entrée en vigueur dans un temps des plus propice, mais il faut prendre le plus grand soin pour que ses dispositions soient pleinement observées, afin que le marquage soit reconnu sur le marché comme une preuve de l'excellence de la qualité qu'il indique. Sans cela, lorsque les choses reprendront leur état normal, nous perdrons la clientèle que nous aurons pu obtenir.

M. MACDONALD: Je désire ramener l'attention sur une chose dont j'ai déjà parlé: la prolongation de la saisón de la pêche au homard dans le détroit de Northumberland. Je me suis rendu dans la Nouvelle-Ecosse, la semaine dernière, et j'ai vu ce qu'y s'y passe. La glace est retenue près des rives et il n'y a pas encore de pêche. La situation qui prévalait l'an dernier règne encore cette année et l'on insistera, à n'en pas douter, auprès du ministre sur la nécessité de prolonger la saison.

Je suis convaincu que cette prolongation ne doit être accordée que dans des circonstances spéciales; mais l'état de choses qui règne cette année devra porter le ministre à accueillir favorablement cette demande.

L'hon. M. HAZEN: La saison ne prend fin que le 25 juin, il est encore trop tôt pour dire ce que nous pourrons faire; mais nous surveillerons tranquillement la situation, et s'il est prouvé que les pêcheurs n'ont pas eu la chance de faire ce qu'on appellerait une bonne pêche dans une année ordinaire, nous étudierons certainement le projet de prolonger la saison.

M. MACDONALD: J'ai simplement profité de la circonstance pour donner plus de force à ce que j'ai dit. Depuis deux ou trois semaines, les paqueurs du détroit de Northumberland payent des pêcheurs et tiennent leurs approvisionnement prêts, mais ils n'ont pas pu commencer la pêche.

Nous sommes au 4 de mai. Il y a encore de la glace tout le long des rives. Le ministre comprend que, si la pêche ne commence pas la semaine prochaine, la saison sera beaucoup plus courte qu'il avait été convenu d'après les recommandations de la commission. Dans ces circonstances, il me semble que le besoin d'une prolongation est établi là où les gens n'ont pas eu la chance de pêcher pendant la période de temps que la commission avait recommandé de fixer. Si j'en parle maintenant, c'est que je crois savoir que le ministre s'absentera.

M. CHISHOLM (Antigonish): Quelles mesures le ministre a-t-il prises l'an dernier pour se mettre au courant de la situation, lorsqu'il a reçu des représentations du genre de celles que le député de Pictou vient de faire, et quelles mesures se propose-t-il de prendre cette année pour se renseigner en vue d'acquiescer au désir des pêcheurs?

L'hon. M. HAZEN: Lorsque des représentations nous sont faites, nous demandons à l'inspecteur de faire une enquête et de présenter un rapport spécial pour éclairer le département, et nous suivrons la même ligne de conduite cette année.

Commission biologique maritime du Canada, $26,000.

L'hon. M. HAZEN: Nous avons besoin d'un nouveau bateau pour les affaires de l'ostréiculture afin de remplacer l'"Ostréa", qui a été construit en 1902 et qui est usé et complètement hors de service. Le nouveau bateau est en construction dans les chantiers de l'Etat, à Sorel. Il sera muni d'un appareil pour le dragage des huîtres, il pourra faire plus d'ouvrage, et le faire mieux, que l'"Ostréa".

M. HUGHES (I.P.-E.): L'an dernier, on s'est livré à certaines expériences relatives à l'exploitation du hareng, expérience qui ont été faites principalement à Souris; doit-on les poursuivre cette année?

L'hon. M. HAZEN: La commission de biologie maritime du Canada se compose d'un certain nombre de personnes parmi lesquelles se trouve un spécialiste du ministère, M. le professeur Prince, biologiste. Les autres membres se recrutent parmi le personnel des différentes universités canadiennes; ils ne reçoivent pour ainsi dire pas de rémunération, puisqu'on ne fait que leur rendre leurs déboursés. M. MacCallum, professeur à l'université de Toronto, s'intéresse beaucoup à ces recherches scientifiques. Les autres membres de la commission sont des professeurs de l'université de l'Acadie et d'une ou deux autres universités canadiennes. Nous avons une station de biologie à Eaint-Andrews et une autre à Prince-Rupert.

Sur l'Atlantique, la commission a, au cours de l'année dernière, poursuivi avec plein succès ses expériences sur la reproduction et l'élevage du homard, ainsi que ses études sur les mœurs du harang. Sur le Pacifique, elle a fait porter ses investi-

gations sur les massifs de varech. Le varech est assez abondant le long des côtes de la Colombie-Anglaise; on prétend qu'il a beaucoup de valeur au point de vue économique et qu'il est susceptible de servir à différents objets. Dans ces mêmes eaux, la commission s'est aussi livrée à l'observation des mœurs du flétan.

Pour l'observation des mœurs du hareng, nous avons eu recours aux services de M. Hjort, directeur des pêcheries de la Norvège; c'est un des hommes les plus versés en ce qui a trait au hareng. Eu égard à l'immensité du champ qu'ouvre de ce côté-ci de l'Atlantique l'exploitation de la pêche du hareng, nous avons cru devoir retenir les services de ce distingué spécialiste lorsque nous avons appris, l'an dernier, qu'il pourrait venir au Canada. Pour que ses observations fussent aussi complètes que possible, on se procura à différents temps et sur les diverses parties de la côte une certaine quantité de hareng qu'il devait examiner à son arrivée. Après mûre délibération, il fut décidé qu'on ne pouvait mieux faire que de mettre à sa disposition le "33", trailleur à vapeur du ministère, qui servirait aux essais de pêche, au dragage et au remorquage des filets, ainsi que deux des steamers du département pour le transporter sur le golfe et sur l'Atlantique, aux endroits favorables aux observations hydrographiques et autres.

Les dispositions que l'on arrêta définitivement en vue de ces études étaient comme suit: le croiseur "Princess" devait accomplir trois voyages, faire voile de l'île du Prince-Edouard et s'en aller vers le nord jusqu'au banc de Natashquan, d'où il se dirigerait vers l'est jusqu'à la baie des Iles, à Terre-Neuve. De là, il devait se rendre à la baie Saint-Georges (Terre-Neuve) pour revenir ensuite au point de départ. L'"Acadia" devait accomplir trois voyages le long de la côte de l'Atlantique, aller à l'île au Sable, puis à Banquero et à l'île Miquelon, et, de là, au grand banc de Terre-Neuve en passant par le banc Vert, puis au cap Race pour revenir au point de départ.

Les premiers de ces voyages devraient avoir lieu au commencement de mai, pendant le frai du hareng et des autres poissons, à une époque où la température sur mer serait encore celle de l'hiver. Les deuxièmes voyages devraient avoir lieu en juin, à l'époque où les larves de ces poissons se seraient trouvées dans l'eau, et les troisièmes vers la fin de juillet ou en août, quand on aurait pu observer la distribution des

[L'hon. M. Hazen.]

jeunes poissons: hareng, morue, etc., et que la température d'été se ferait pleinement sentir dans les différents courants. Le printemps ayant été exceptionnellement tardif, on ne put se mettre à l'œuvre aussi tôt que l'on avait prévu, et c'est pourquoi il ne se fit que deux voyages; mais ils s'accomplirent à la satisfaction de M. Hjort qui eut là l'occasion de recueillir des renseignements qu'il juge fort précieux et intéressants. Ces recherches étaient faites dans les buts suivants:

1. De se rendre compte des conditions hydrographiques des courants et du degré de température et de salinité des eaux.
2. De recueillir des données pour servir à la description des êtres animés et des plantes flottant aux différentes profondeur de la mer, et dont se nourrissent les poissons propres à la consommation.
3. De déterminer les endroits où sont déposés les œufs et les larves des poisson propre à l'alimentation, afin de savoir où aller les recueillir à l'époque du frai.

Ces renseignements devaient être de nature à faire la lumière sur la distribution du poisson dans les eaux canadiennes et plus particulièrement sur les espèces de poissons et leur développement. Les voyages du "33" devaient aussi être consacrés au recueillement de données précieuses sur ces mêmes sujets. Le départ tardif des glaces du golfe fut cause que l'"Acadia" ne put entreprendre son premier voyage que le 29 mai.

Ce voyage fut des plus fructueux, une température favorable ayant permis de poursuivre les recherches nuit et jour. On observa la température à différentes profondeurs et, à des stations situées à 20 milles les unes des autres, on recueillit des échantillons d'eau pour en constater le degré de salinité.

Le premier voyage dans le golfe fut accompli à bord du "Princess' qui fit voile le 9 juin. En juillet, l'"Acadia" entreprenait un autre voyage et suivait le même itinéraire que le "Princess", et ce dernier repartait en août. Pendant tout l'été, le "33" a servi à la pêche et à d'autres travaux dans le golfe, autour du Cap-Breton et jusque dans les eaux de Terre-Neuve.

M. Hjort a poursuivi ses recherches avec le concours M. Willey, professeur à l'université McGill, de MM. Huntsman et J. A. Mayor, professeurs à l'université de Toronto, et d'un Norvégien, M. Bjerkan. On n'a pas pu rassembler immédiatement toutes les observations recueillies au cours de ces expéditions, et on ne comptait pas qu'elles pussent être réunies en un rapport avant la fin de l'an dernière ou le commencement de cette année; il s'écoulera donc

probablement encore quelques semaines d'ici à ce que nous ayons le rapport de M. Hjort. Dès que nous l'aurons reçu, nous le ferons imprimer et mettre en distribution.

Les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, les membres de la chambre de commerce d'Halifax et les autres personnes qui ont eu la bonne fortune d'entendre M. Hjort leur adresser la parole ont été vraiment enchantés, me dit-on, des renseignements qu'il a portés à leur connaissance, et tous comptent que les recherches qu'il poursuit aboutiront aux plus heureux résultats. A l'avis de M. Hjort, le hareng qui vient dans nos eaux côtières, celui que l'on pêche aujourd'hui près de terre, est loin d'être le meilleur, et pour avoir le plus beau hareng, il faut aller le chercher plus loin que cela. Ses recherches ont, entre autres objets, celui de déterminer les endroits où, à une plus grande distance de la côte, on rencontrera des bancs de harengs.

M. HUGHES (I.P.-E.): Les recherches de cette nature se poursuivront-elles dans le cours de l'année prochaine, ou bien la tâche de M. Hjort se terminera-t-elle en même temps que la rédaction de son rapport?

L'hon. M. HAZEN: Je crois que dans quelques semaines, quand il aura terminé son rapport, sa tâche sera terminée. Il se peut que les conclusions du rapport établissent qu'il y a lieu de poursuivre les recherches, mais je ne le crois pas, et tel est aussi l'avis du personnel technique du ministère.

M. HUGHES (I. P.-E.): Si les recherches sont terminées et si l'on n'a plus besoin des services de M. Hjort et de ses aides, je m'abstiendrai des observations que j'avais l'intention de faire. S'il en avait été autrement, je n'eusse point hésité à les faire. Elles auraient peut-être été sans conséquence, mais je sais de science certaine qu'en parlant de la guerre, M. Hjort n'a pas, pour dire le moins, montré d'antipathie pour l'Allemagne. Si rien ne presse, on fera bien, je crois, de suspendre les recherches pendant une année.

L'hon. M. HAZEN: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les poursuivre pendant une autre année.

M. LOGGIE: Je veux profiter de cette occasion pour rappeler encore une fois au ministre qu'il importe absolument de protéger l'industrie du homard et, si toutefois on peut le faire, de prévenir la pêche illicite de ce crustacé à l'automne. Quand ce sujet est venu sur le tapis, le ministre a fait observer qu'il ne s'est pour ainsi dire pas illicitement pêché de homard l'automne dernier. Je sais que l'on a cherché une fois à vendre cent cinquante boîtes de homard ne portant point d'étiquette. On ne trouva pas immédiatement d'acheteur, mais il est bien certain que l'on a fini par écouler ces conserves. Si l'étiquette assure une certaine protection, elle n'empêche pas la pêche illicite.

Il importe que le ministre fasse prendre sur le fait les gens qui vont à la faveur de la nuit, capturer des homards qu'ils mettent en boîtes soit dans les bois, soit chez eux. Ces homards finissent toujours par trouver acquéreur. Quand on ne peut pas les vendre à l'automne, on trouve à les écouler pendant la saison suivante. Le ministre ne doit pas compter que c'est en mettant des cotres en service le long de la côte, en distribuant des pièges et en exigeant la pose d'étiquettes sur les boîtes qu'il parviendra à mettre fin à la pêche illicite du homard. Il lui faut pour cela des hommes capables d'accomplir leur devoir sans faiblesse, des hommes qui, lorsqu'ils surprendront les braconniers en flagrant délit, les puniront sévèrement. C'est ainsi que l'on pourrait mettre fin au braconnage; je ne crois pas qu'on y parvienne jamais à l'aide des mesures que l'on prend depuis certain nombre d'années.

Pour ce qui est des homards dont j'ai parlé, je ne sais si on les avait pêchés illicitement, mais je suis sûr que les boîtes où on les avais mis ne portaient pas d'étiquette. Je ne puis affirmer qu'on a trouvé à les vendre.

L'hon. M. HAZEN: Mon honorable ami est très au fait de l'industrie du homard, les avis qu'il donne sur ce sujet méritent de fixer l'attention et nous ne nous ferons pas faute d'en tenir compte comme il convient. La suppression de la pêche illicite n'est pas tâche facile. En ces dernières années, l'honorable député le sait, le personnel du ministère a réussi mieux que par le passé à restreindre le braconnage dans les eaux. La mise en vente des cent cinquante boîtes de homard dépourvues d'étiquette dont parle l'honorable député est chose assez grave, et s'il daignait me donner, pas ici, mais en particulier, les noms des personnes qui cherchaient à les vendre, cela pourrait nous aider à prévenir la répétition de contraventions semblables.

L'honorable député prétend qu'un système de suveillance par des garde-côtes ne

saurait empêcher la pêche d'automne, mais qu'il faudrait nommer des fonctionnaires, auxquels on paierait des appointements plus élevés que ceux d'aujourd'hui. Ces fonctionnaires qui demeureraient au loin apparaîtraient à l'improviste sur les lieux avec la chance de saisir les coupables en flagrant délit. C'est ce qu'il semble suggérer.

M. LOGGIE: Ils devraient rester là tout le temps.

L'hon. M. HAZEN: S'ils restaient là tout le temps, les pêcheurs, naturellement, les éviteraient. Si, comme la chose se pratique par les inspecteurs des banques, ils ne pouvaient s'attendre à la visite de l'inspecteur, il y aurait plus de chance de les surprendre. Nous allons examiner la suggestion de mon honorable ami.

M. HUGHES (I. P.-E.): Le ministre annonce que ces fonctionnaires ont eu plus de succès que par le passé. C'est le contraire qui est arrivé dans l'île du Prince-Edouard. Quelques-uns des fonctionnaires, on les appelle des surveillants, je crois, ne montrent pas la même activité que leurs prédécesseurs. Dans l'île du Prince-Edouard, ces suveillants négligent leurs devoirs.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre a-t-il reçu des requêtes de la part de gens qui pratiquent l'industrie du homard dans les Provinces maritimes, le priant d'intervenir auprès du gouvernement anglais pour faire enlever le homard en conserve du tableau des importations prohibées? Par le passé, le marché anglais était le débouché le plus important du homard en conserve.

L'hoin. M. HAZEN: Il nous est venu de ces requêtes. Naturellement la question relève plutôt du ministre du Commerce. J'ai discuté la chose avec ce ministre qui a, je crois, présenté des observations au gouvernement anglais. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu d'embargo de décrété contre le homard en conserve et j'ai lieu d'espérer qu'il n'y en aura pas.

Gouvernement civil.—Département du Service naval.—Pour un commis de la division, classe "B", $2,100; pour un commis de la 2e division, classe "B", $800; pour quatre commis de la 3e division, classe "B", $2,000.

L'hon. M. HAZEN: Le premier crédit est destiné à un assistant au surintendant des pêcheries. Nous transférons ce fonctonnaire d'une des divisions extérieures pour qu'il assiste le surintendant dans l'important travail de son département, nous avons l'intention de lui donner au début des appointements de $2,100.

L'hon. M. GRAHAM: Qui est-ce?

L'hon. M. HAZEN: M. Ward Fisher. Le deuxième crédit est destiné à un nouvel employé, à un traitement minimum de $800, dans le service de la piscifacture. Il a fallu dans ces derniers temps avoir un surnuméraire.

L'autre item paye les appointements de quatre sténographes que nous engagerons à un traitement initial de $500. Nous employons actuellement un grand nombre de sténographes surnuméraires, et le grand inconvénient est de changer à tout moment, nous avons cru devoir créer quatre positions permanentes.

M. MACDONALD: Je suppose que M. Fisher va être empoyé au département des Pêcheries.

L'hon. M. HAZEN: Tout à fait.

M. MACDONALD: A-t-il les aptitudes pour la position?

L'hon. M. HAZEN: Il a été inspecteur des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse, et il a rendu de si grands services que les fonctionnaires du ministère ont conseillé sa nomination.

M. MACDONALD: Ses aptitudes lui sont venus très rapidement, car ce n'est que depuis quelques années qu'il a changé de pêcheurs d'hommes qu'il était à pêcheur de poissons; c'est un ancien ministre du culte de l'ouest de la Nouvelle-Ecosse. Il semble s'être pris de zèle pour servir son pays moyennant rénumération et il doit sa nomination, me dit-on, en grande partie à son dévouement à son parti. Quelles fonctions va-t-il remplir au département?

L'hon. M. HAZEN: Il sera l'assistant du surintendant des pêcheries. La besogne du service s'est accrue considérablement. Le surintendant a besoin de ses services pour faire un succès de son département. M. Fisher, était ministre du culte, et aussi journaliste; il possède donc des connaissances générales. D'ailleurs, les fonctionnaires du ministère sont absolument satisfaits de son travail, ils le trouvent habile et très intelligent.

M. MACDONALD: J'aurais pensé que M. Hockin, qui avait été surveillant des pêcheries dans le détroit de Northumberland, aurait...

L'hon. M. HAZEN: Il a plus de soixante-dix ans.

M. MACDONALD: Je ne le pensais pas si âgé.

L'hon. M. HAZEN: Il est passablement âgé.

M. MACDONALD: Quel âge a ce monsieur aux occupations si variées.

L'hon. M. HAZEN: On me dit qu'il a quarante-trois ou quarante-quatre ans.

M. MACDONALD: En très peu de temps il a réussi à passer par plusieurs vocations variées et intéressantes. Mais je ne puis comprendre que dans l'espace de deux ou trois ans il ait pu acquérir les aptitudes et les connaissances nécessaires pour lui permettre de prendre le pas sur tous les autres fonctionnaires des Pêcheries du pays. Quelques-uns des députés de la Nouvelle-Ecosse qui s'intéressent à cette question voudraient en dire un mot; ou bien si mon honorable ami a d'autres crédits à présenter, peut-être, consentirait-il à attendre une minute.

L'hon. M. HAZEN: Il n'y a pas d'autres crédits.

M. MACDONALD: Qui le remplace dans son ancienne position?

L'hon. M. HAZEN: La nomination d'un inspecteur local n'est pas encore faite, mais elle se fera sous peu.

M. MACDONALD: Quels sont les comtés dans son district?

L'hon. M. HAZEN: A l'ouest d'Halifax.

M. MACDONALD: Sur la rive sud, ou la baie de Fundy se trouve-t-elle comprise?

L'hon. M. HAZEN: Sur la rive sud et en remontant dans la baie de Fundy. Son district comprendrait King et Digby.

M. MACDONALD: M. Fisher a-t-il passé l'examen du service civil?

L'hon. M. HAZEN: Il n'a pas à le faire.

M. MACDONALD: Il lui faut obtenir un certificat de la commission du service civil attestant ses aptitudes.

M. LOGGIE: Je regrette de n'avoir pas été à la Chambre quand a été discuté le crédit pour l'inspection du poisson en conserve et des fabriques de conserves. Puis-je demander au ministre ce que comporte le crédit pour l'inspection des fabriques de conserves de poisson? A-t-on fait une nomination au sujet de cette inspection et quelle est la nature des devoirs à remplir?

L'hon. M. HAZEN: Quand la nécessité s'en fait sentir, nous chargeons nos inspecteurs locaux, dans les différents endroits, d'aller visiter les fabriques.

M. LOGGIE: C'est-à-dire d'aller examiner la qualité des produits?

L'hon. M. HAZEN: Non, la loi ne pourvoit pas à cette inspection. L'inspection se fait en vertu de la loi des aliments en conserve.

M. LOGGIE: La loi des aliments en conserve ne mentionne pas le poisson en conserve.

L'hon. M. HAZEN: Oui. L'administration de cette partie de la loi qui s'applique aux fabriques de conserves de poissons a été transférée du ministère de l'Agriculture qui en était chargée d'abord au ministère de la Marine et des Pêcheries. Aujourd'hui c'est notre même personnel qui s'en charge sans que nous ayons eu à prendre d'autres employés ou à augmenter la dépense.

M. LOGGIE: Les fonctionnaires réguliers ont à examiner la mise en conserve et, indiquer les meilleures méthodes?

L'hon. M. HAZEN: Non, la loi ne contient aucun dispositif à cet effet. En vertu de la loi, les inspecteurs ont à s'assurer que les fabriques prennent toutes les mesures sanitaires voulues.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui a-t-on nommé commandant du vapeur "Princess," à la place du commandant Wakeham?

L'hon. M. HAZEN: Le docteur Joseph Bernier.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui est-il?

L'hon. M. HAZEN: Il est de Chandler, dans le comté de Gaspé. Comme son prédécesseur, le commandant Wakeham, il est médecin. Le docteur Wakeham pratiquait la médecine quand il a été nommé. Le docteur Bernier s'est vivement intéressé aux pêcheurs, il a été recommandé par une personne en qui nous avons une grande confiance, et au ministère on a jugé qu'il possédait les qualités voulues pour bien remplir cette charge.

Je ne m'atttends pas que dès son entrée en fonctions il va se montrer l'égal du docteur Wakeham, qui avait une très longue expérience et qui trouvait son plaisir dans son travail. Ce dernier a rendu de grands services le long des côtes, en dehors tout à fait de sa position d'inspecteur des pêche-

ries. Il s'est adonné à des œuvres de bienveillance et de charité. Médecin, et très bon médecin, il a souvent donné ses soins gratuitement à des gens qui demeuraient dans des endroits reculés.

Je me contente d'espérer que le docteur Bernier remplira les devoirs de sa fonction aussi bien dans une certaine mesure, que le commandant Wakeham.

L'hon. M. LEMIEUX: J'approuve ce que mon honorable ami vient de dire à l'adresse du docteur Wakeham. Sa perte atteint tout le Canada. Il était peut-être l'un des meilleurs fonctionnaires qu'aucun gouvernement n'a jamais eus à son service et dans les régions éloignées du Golfe son nom est connu dans tous les foyers. A différentes reprises, le docteur Wakeham a été appelé par les pêcheurs pour régler des différends d'une nature quelconque qui s'élevaient entre eux, ou entre eux et la couronne ou le département. Il était, en outre, excessivement bien versé dans les connaissances des pêcheries. En différentes circonstances il fut appelé par les autorités de Washington aussi bien que par celles d'Ottawa pour faire rapport sur l'état des pêcheries du golfe. Nul homme n'était plus que le docteur Wakeham intéressant à entendre, lorsqu'il s'agissait de ce sujet particulier. Son opinion faisait encore autorité sur la navigation d'hiver et sur les avantages que la côte sinueuse du Labrador offrait pour l'établissement d'un port maritime. En vérité, je ne sais comment on peut remplacer le commandant Wakeham.

Durant plusieurs années j'ai eu à m'occuper du comté de Gaspé dont j'étais le représentant. Je ne connais pas personnellement le docteur Bernier. Je lui souhaite tout le succès possible dans sa nouvelle carrière. J'espère qu'il n'oubliera jamais qu'il succède au docteur Wakeham—qu'il ne remplace pas—et qu'il lui faut atteindre bien haut s'il tient à devenir le fonctionnaire public ayant les aptitudes voulues qu'était le docteur Wakeham.

L'hon. M. MARCIL: Je suis très heureux d'appuyer sous tout rapport ce que l'honorable représentant de Rouville a dit à l'adresse de feu le commandant Wakeham. J'ai eu le plaisir d'entrer en relation avec lui et je sais qu'il était un fonctionnaire qui s'appliquait grandement à son travail et qu'il était devenu probablement l'un des meilleurs membres du personnel du département. Il a succédé à un autre homme distingué, l'honorable Pierre Fortin, qui fut le premier commandant de "La Canadienne", et qui établit le service des pêcheries peu de temps après la Confédération, son travail s'étendait jusqu'au littoral du Labrador. Ces deux hommes occupèrent des fonctions élevées et ils rendirent des services précieux à la population du littoral du golfe Saint-Laurent. J'espère que le docteur Bernier qui est un tout jeune homme sera à la hauteur de la fonction qu'on lui attribue. Nous le jugerons à ses œuvres. Je voudrais savoir en quelle posture Québec se trouve à l'endroit des pêcheries dans les eaux de marrée. Le département se propose-t-il d'accorder des permis, cette année.

L'hon. M. HAZEN: Nous attendons la décision des tribunaux civils et nous n'émettrons pas de permis avant que les cours ne décident que nous avons le droit d'en accorder. D'après une convention arrêtée entre le département de la Justice et le département du procureur général de la province de Québec, on provoquera un jugement en cour d'appel avec l'entente qu'on en appellera de la décision de ce tribunal à la cour Suprême du Canada.

M. LOGGIE: J'ai compris que le ministre disait que le département de l'Agriculture avait renvoyé l'inspecteur du poisson au département de la Marine et des Pêcheries et je crois que le ministre a laissé entendre que l'inspection ne se rapportait qu'au bâtiment.

L'hon. M. HAZEN: C'est bien cela.

M. LOGGIE: Le département de l'Agriculture inspecte le produit également—les fruits en conserves, par exemple. L'inspecteur se rend à la fabrique et il envoie des échantillons au bureau qui les examine. Je comprends maintenant ce qui en est. Le département ne fait que l'inspection du bâtiment pour constater s'il se trouve dans les conditions sanitaires requises. Est-ce bien cela?

L'hon. M. HAZEN: Oui.

M. HUGHES (I.P.-E.): Les permis pour l'usage de pièges pour le poisson qu'on prend à la bouette sont-ils limités à quelque étendue d'eau et quelles sont les responsabilités de ceux qui les obtiennent?

L'hon. M. HAZEN: La superficie est mentionnée dans chaque permis.

M. HUGHES: Ces permis mentionnent-ils des restrictions quant à la personne à qui l'on pourra vendre la boëte? Dans la négative, l'homme peut vendre le poisson à ses amis et refuser de le vendre à d'autres personnes. Il aurait beaucoup de pouvoir dans les mains.

L'hon. M. HAZEN: Il remplit la fonction d'agent libre et il peut vendre à qui il veut. Les permis pour la pêche du homard ne comportent pas de restriction au sujet de la vente du poisson.

M. HUGHES: Je parlais de la boëte.

L'hon. M. HAZEN: Le permis, dans ce cas, n'implique pas de restriction.

M. HUGHES: Le ministre peut constater quel pouvoir cela accorde au concessionnaire. Cet homme pourrait refuser de vendre de la boëte à certains pêcheurs qui se trouveraient en conséquence forcés d'abandonner leur industrie.

L'hon. M. HAZEN: Le nombre des pièges n'est pas limité; tout le monde peut obtenir des permis.

M. HUGHES: Dans quelle étendue d'eau peut-on pêcher. Dans un hâvre ordinaire il n'y aurait pas de place pour plus d'un piège.

L'hon. M. HAZEN: On accorde un permis pour pêcher dans l'étendue d'eau qui est mentionné dans sa demande, pourvu qu'il n'y ait pas trop de personnes qui pêchent déjà à cet endroit. Je pense que ces pièges doivent se trouver à plus de 2,000 pieds au moins, l'un de l'autre—c'est la seule restriction.

M. HUGHES: Le concessionnaire doit-il acquitter un droit?

L'hon. M. HAZEN: Seulement un droit nominal.

L'hon. M. MARCIL: S'agit-il d'un nouveau règlement?

L'hon. M. HAZEN: Non.

L'hon. M. MARCIL: Cela ne s'applique pas à la baie des Chaleurs.

L'hon. M. HAZEN: Il n'y a pas de pêche au piège dans ces eaux, mais s'il en était autrement, ce règlement s'appliquerait aux eaux de la baie des Chaleurs.

M. HUGHES: Les permis sont accordés chaque année?

L'hon. M. HAZEN: Oui.

M. LOGGIE: A quel taux?

L'hon. M. HAZEN: Cinq dollars pour les dits premières brasses et 10 cents pour chaque brasse supplémentaire.

Vous parlez de la longueur des ailes du verveux?

L'hon. M. HAZEN: Oui.

L'hon. M. MARCIL: La dernière fois qu'on a discuté ces crédits, j'ai conseillé qu'on nommât parmi les membres de la commission permanente d'étude sur les crustacés un représentant au moins, habitant la terre ferme de la province de Québec. Le seul représentant que nous avons maintenant est M. Azade Arsenault, des Iles-de-la-Madeleine, et ne connait aucunement la nature de l'état de choses qui existe sur le littoral septentrional de la baie des Chaleurs, dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure.

Au cours des seize dernières années j'ai, à maintes reprises, demandé au ministre de la Marine et des Pêcheries de changer les dates de la saison de la pêche du homard. Dans les comtés de Gaspé et de Bonaventure, cette industrie périclite et cela depuis des années. On prétend, à tort ou à raison, que les dates ne sont pas celles qui devraient être arrêtées. Le mois de mai est avancé lorsque les pêcheurs peuvent commencer à exercer leur industrie et on les empêche de pêcher trop à bonne heure dans la saison. On prétend que les pêcheurs réussiraient mieux, s'ils pouvaient pêcher à l'automne. Les fonctionnaires du département ont entretenu des opinions très arrêtées sur ce point, et je ne crois pas qu'ils aient changé de sentiment au cours de ces nombreuses années. A mon sens, si l'on nommait à cette commission dont on parle un homme de la terre ferme de la province de Québec qui connaîtrait parfaitement la situation, cet homme pourrait faire connaître au département les vues des habitants de cette région. Ce M. Azade Arsenault est un excellent homme, en tant que les Iles-de-la-Madeleine sont concernées, mais celles-ci se trouvent à des centaines de milles dans la mer et les conditions de cette localité diffèrent complètement de celles de la province de Québec.

Chemins de fer et Canaux.—Imputable sur le capital.—Au chemin de fer Edmonton, Dunvegan et British Columbia, subvention aux fins de construction d'un embranchement depuis un endroit sur sa ligne située près de l'établissement de la rivière Esprit jusqu'à et à travers la région des terres de Grande-Prairie, Alberta, sur une distance de pas plus de soixante milles; aux mêmes termes et conditions auxquels on a octroyé des subventions afin de venir en aide à la construction de certains chemins de fer compris dans la loi 3-4 George V, chapitre 46, 1913, $384,000.

L'hon. M. GRAHAM: Je tiens à protester contre cette façon d'accorder des subventions. Je ne blâme pas le paiement de cette subvention; je l'approuve plutôt;

mais je m'insurge contre le système qu'on a adopté d'inscrire les subventions destinées aux chemins de fer au budget supplémentaire, au lieu de suivre la coutume toujours observée, autant que je me rappelle, de les demander par voie de résolution sur laquelle on basera un bill qui sera adopté finalement soit à dessein ou soit par inadvertance, l'inscription de subvention à des chemins de fer au budget supplémentaire restreint les droits des membres de la Chambre. Les crédits sont présentés par le ministre comme étant un message de Son Altesse royale le gouverneur général, signé de sa propre main, et tout le monde sait que le pouvoir d'un député de discuter un crédit quelconque du budget supplémentaire est très restreint; il peut proposer de réduire ou de biffer tel et tel crédit, mais, au point de vue pratique il ne peut proposer d'amendement. Bien qu'il puisse se faire que cette objection ne soit pas sérieuse, dans le cas qui nous occupe, l'aide de $15,000,000 accordée au Nord-Canadien est inscrite au budget supplémentaire de cette façon dont on n'avait pas encore entendu parler et qui empêche les membres de cette Chambre d'exprimer leurs vues ainsi qu'ils aimeraient le faire, et de proposer des amendements dont on pourrait tenir compte, si l'aide était soumise à la Chambre par voie de résolution.

Il en est de même pour le Grand-Tronc-Pacifique. Il faudra conséquemment que les députés votent ces crédits, proposant de les réduire ou de les rayer, ou bien les laisser adoptés. Ordinairement, dans les cas de secours on procède par voie de résolutions qui doivent passer par une certaine procédure qui permet aux députés de les discuter, de les modifier, de les réduire, de les changer enfin de proposer des amendements de la manière qu'il leur plait. Les résolutions, une fois déposées, sont envoyées à un comité qui les examine article par article et y apporte des modifications, et pas une fois sur dix un article ne passe sans qu'on y propose des amendements qui souvent sont adoptés.

Lors que les résolutions concernant le Pacifique-Canadien ont été discutées, le Gouvernement a accepté plusieurs amendements proposés par la gauche, mais dans le cas présent les occasions d'en proposer seront très limitées, et les députés s'apercevront lorsqu'ils voudront faire accepter des modifications à l'aide que l'on veut donner à la compagnie du Nord-Canadien et à celle du Grand-Tronc-Pacifique, que leurs privilèges auront été bien amoindris, et à moins qu'ils ne veuillent proposer une réduction dans le chiffre de l'aide proposée, ou la refuser complètement, ils pourront tout aussi bien se taire.

En outre, ce mode de procédure n'est pas juste à l'égard du Sénat, parce qu'il empêche absolument cette Chambre de discuter la question. Que tel soit le but ou non, c'est du moins le résultat qu'on obtient. Les crédits pour toutes les dépenses sont d'abord demandés aux Communes, et lorsqu'ils ont été adoptés, on les réunit dans un bill des subsides que nous adoptons et qui est ensuite envoyé au Sénat. Le seul pouvoir que possède la Chambre haute est de rejeter dans son entier le bill des subsides qui a été voté par la chambre des Communes, et ce serait une affaire très grave. Si un bill des subsides séparé était dans le cas actuel soumis au Sénat, il pourrait le discuter comme il en a le droit; il pourrait y apporter des amendements, si c'était nécessaire, et les renvoyer à la chambre des Communes pour une deuxième délibération.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Je ne puis abonder le sens de notre collègue. Il est vrai que les crédits demandés à la Chambre doivent être signés d'abord par le Gouverneur général, mais il en est de même pour les résolutions; avant que le Gouvernement puisse soumettre à la Chambre une résolution comportant une dépense d'argent, il faut qu'elle soit au préalable sanctionnée par le Gouverneur général.

L'hon. M. GRAHAM: La question est différente.

L'hon. M. REID: Non; c'est également une dépense d'argent.

L'hon. M. GRAHAM: Le gouverneur général n'a pas à la signer.

L'hon. M. REID: Dans le cas des résolutions accordant des subventions aux compagnies de chemin de fer qui ont été soumises à cette Chambre depuis nombre d'années, les lignes que l'on proposait de subventionner n'étaient pas encore construites. Souvent il est nécessaire de modifier les conditions où les lignes doivent être établies; il peut être nécessaire de changer le tracé, etc. Mais les recours que nous proposons aujourd'hui d'accorder aux compagnies du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, ne sont pas dans le même cas que les subventions ordinaires de tant d'argent par mille; ce sont de simples prêts destinés à payer les intérêts qui ont été payés ou qui sont dus par une

compagnie dont la ligne est achevée et déjà en exploitation

L'hon. M. GRAHAM: Que dites-vous de celui-ci?

L'hon. M. REID: Je parlais du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique en premier lieu. Je ne puis voir d'objection à accorder l'aide de la manière que nous proposons. La Chambre n'y pourrait apporter de changements même si nous la proposons par voie de rsolution. C'est simplement un prêt que nous gardons à ces compagnies pour leur permettre de payer leurs intérêts, et le déficit dans l'exploitation de leurs lignes.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami ne voit-il pas que si cette aide était proposée sous forme de résolution, un député pourrait demander, par voie d'amendement, que l'argent ne soit versé à la compagnie du Nord-Canadien qu'à la condition qu'elle fasse telle ou telle chose? En mettant cette aide au nombre des crédits ordinaires, un député ne peut proposer d'amendement.

L'hon. M. REID: Un député aurait ce droit, mais l'aide que nous voulons accorder n'est destiné qu'à payer les intérêts etc. Peu importe ce que la compagnie du Nord-Canadien ou celle du Grand-Tronc-Pacifique pourraient faire.

L'hon. M. GRAHAM: L'objet auquel l'aide est destinée, ne change rien à la chose.

L'hon. M. REID: Vous pourriez proposer un amendement qui, s'il était adopté, pourrait embarrasser les compagnies.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le droit du Parlement.

L'hon. M. REID: Un député a le droit de proposer de réduire le chiffre du crédit.

L'hon. M. MARCIL: Pourquoi le ministre n'a-t-il pas procédé par la voie ordinaire d'une résolution?

L'hon. M. REID: Je l'aurais pu, mais je ne vois pas d'objection au mode de procédure que je propose. En ce qui concerne le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, ces secours ne sont pas du tout des subventions; ce sont simplement des prêts qui portent intérêt.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'a à répondre le ministre à mon autre objection? En mettant ces secours avec les autres crédits, le Gouvernement privera le Sénat de son droit de se prononcer sur la proposition, autrement qu'en rejetant le bill en entier des subsides, qui comprend toutes les sommes requises pour le service public pendant l'année.

L'hon. M. REID: Le Sénat ne peut pas refuser ces secours sans refuser tous les subsides demandés pour l'administration.

M. MACLEAN (Halifax): C'est la contradiction absolue des remarques faites par l'honorable ministre il y a quelques instants, et n'est-ce pas l'approbation complète de la prétention de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) que lorsqu'il faut faire voter de l'argent pour un but spécial il faut un bill spécial, parce que le crédit demandé peut être sujet à divers amendements sur lesquels les deux côtés de la Chambre peuvent s'accorder. Peu nous fait chaud que l'aide soit demandée par la voie initiale d'une résolution ou par un crédit dans le budget, mais elle devrait prendre la forme d'un bill particulier soumis au Parlement, parce que c'est une législation spéciale. Je soumets que les objections de l'honorable député de Renfrew-Sud sont absolument justes et qu'on n'y a pas répondu.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas, comme l'honorable député de Renfrew que le Sénat rejetterait ce crédit.

L'hoin. M. GRAHAM: Je n'ai pas insinué qu'il voudrait le rejeter.

L'hon. M. REID: La conclusion que j'ai tirée des remarques de mon honorable ami est que cela se pourrait peut-être.

M. MACLEAN: Même si le Sénat approuvait ces deux crédits de $8,000,000 et $15,000,000, je dirais tout de même que ce n'est pas la bonne procédure à suivre.

L'hon. M. REID: Il faudra nous accorder ou ne pas nous accorder sur la question de procédure concernant ces item. Mais quant à celui en ce moment soumis au comité...

L'hon. M. GRAHAM: Celui sous forme de subvention.

L'hon. M. REID: Oui, il est entièrement différent des deux autres. C'est une subvention à la compagnie du chemin de fer d'Edmonton, à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise pour un embranchement qui partira d'un point sur le tracé actuel de sa ligne, situé près de la rivière de l'Esprit.

J'expliquerai que l'attention du Gouvernement a été appelée sur la nécessité d'avoir une ligne de chemin de fer pour transporter le grain et les provisions des colons établis sur la rivière de l'Esprit et dans la

région de Grande-Prairie, dans l'Alberta, et il a été décidé que vu que la compagnie du chemin de fer Edmonton-Dunvegan-Colombie-Anglaise possédait une charte pour construire une ligne jusqu'à ces endroits, on devrait lui accorder une subvention pour 60 milles de voie, suivant les conditions ordinaires des subventions aux chemins de fer.

Quelques mots maintenant, en réponse à mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham). Si ma mémoire me sert bien, le printemps dernier on a demandé au ministre des Chemins de fer une subvention pour achever immédiatement ces 60 milles de la ligne, car sans cela on ne pouvait transporter la grande quantité de blé récoltée dans cette région. Après que ces faits eurent été exposés au ministre, et que la compagnie du chemin de fer eut déclaré qu'il lui était impossible de finir ces 60 milles sans subvention, il consentit à lui en accorder une. La raison pour laquelle elle est proposée sous cette forme, c'est que le ministre des Chemins de fer avait décidé que cette année, à cause de la guerre, il ne soumettrait pas de résolutions en faveur des chemins de fer.

L'hon. M. GRAHAM: Mais il accorde cette subvention.

L'hon. M. REID: Elle est réellement pour l'année dernière. Plusieurs subventions sont périmées dont on a demandé le renouvellement, et quelques compagnies en désirent de nouvelles. Mais ce crédit n'est proposé que pour aider à sortir de cette région le blé de l'année dernière, et comme le Gouvernement ne soumettra pas de résolutions de chemins de fer cette année, il inscrit au budget ce crédit qui sera employé suivant les fins mentionnées. C'est simplement pour tenir sa promesse que le ministre a faite de ne pas proposer de bill de subventions aux chemins de fer cette année, que celle-ci est votée dans cette forme. Habituellement si nous avions accordé d'autres subventions nous aurions présenté un bill régulier.

L'hon. M. GRAHAM: Il faut qu'il soit bien compris que je ne m'oppose pas à ces crédits en eux-mêmes, mais c'est la manière dont ils sont proposés au Parlements que je combats, et je saisis la première occasion qui m'est offerte de la critiquer.

C'est un principe faux. Comme l'a expliqué le ministre par intérim des Chemins de fer la subvention est présentée sous cette forme uniquement pour protéger le ministre contre l'effet de la violation directe d'une promesse, mais elle ne le protège que par une violation indirecte de cette même promesse. Il a dit aux solliciteurs qu'il ne serait présenté aucun projet de loi pour des subventions, et ils ont cru naturellement qu'il n'en accordait pas. Ce doit être cette idée-là qu'ils ont emportée avec eux. C'est le moyen qu'il prend aujourd'hui d'accorder une subvention qui aurait dû l'être par une loi.

L'hon. M. REID: Celle-ci est due.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre ne sera excusé d'avoir violé sa promesse parce qu'il aura, fait adopter cette subvention par un moyen détourné. Je tiens à ce que l'on sache que je m'oppose à cette façon de violer un principe. Si c'est un précédent que l'on établit, la députation générale ne pourra plus jouir du droit qu'elle a toujours eu de discuter utilement ces sortes de questions, et la Chambre n'aura presque plus rien à dire touchant l'aide à donner aux chemins de fer ou autres entreprises. Ces choses devraient passer par la filière accoutumée, la seule qui présente des garanties au public.

Les affaires d'argent ont à suivre une autre marche que les autres projets de loi. Elles sont d'abord présentées sous forme de résolution, suivie d'un bill auquel cette dernière sert de base, et ce bill, ne peut ensuite subir aucune modification qui s'écarte sensiblement des termes de la résolution sur laquelle il est fondé. Il y faut une première, une deuxième et une troisième lecture; puis la Chambre l'adopte et il est envoyé au Sénat. La députation peut tout à loisir le discuter, et, ces occasions qu'une procédure sagement méticuleuse lui fournit, elle en sera privée si dorénavant ces sortes de subventions se glissent à la faveur du budget.

L'hon. M. REID: Pour ce que l'honorable député dit de la procédure, il a parfaitement raison, et personne ne songe à s'en écarter. Toutefois, je l'ai dit, il s'agit ici d'un article dès longtemps arrêté et le ministre en a informé la compagnie.

Beaucoup d'autres lignes, dans l'Ouest surtout, demandent des subventions, et à beaucoup il conviendra d'en accorder dès que nous serons en mesure de le faire. Comme ils nous est impossible cette année d'y pourvoir et comme il n'y en a pas d'autre que celle-ci, nous avons pensé que, dans les circonstances, on n'y trouverait pas trop à redire. Quand il y en aura d'autres à accorder, je ne doute point que

le ministre n'en fasse la proposition à la Chambre en la manière ordinaire, celle qu'a énoncée l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham).

L'hon. M. OLIVER: L'article dont il s'agit se rapporte à un chemin de fer de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Par la discussion qui a eu lieu, le comité a dû comprendre que l'administration avait probablement quelque raison spéciale d'accorder à cette compagnie l'aide qu'elle demandait.

On voudra bien me permettre d'expliquer la situation du chemin de fer dans cette partie du pays. Dans cette explication apparaîtra, dans une certaine mesure tout au moins, le motif de cette aide spéciale. Le ministre a déjà dit qu'il s'agissait d'un territoire dont la population assez nombreuse et très active a un excédent de productions pour lequel il lui faut un débouché, sans quoi ce sera la ruine. Il était urgent d'assurer au cours de la présente session à ce territoire des facilités de transport par voie ferrée. Les circonstances se prêtaient à la chose, mais non sans des secours assez importants, et le ministre a déclaré qu'une promesse avait été faite de fournir l'aide voulue. Quoi qu'il en soit, je désire faire savoir à la Chambre que tout ce que le ministre a dit ce soir de l'urgence et de l'utilité de construire ce bout de ligne est absolument conforme aux faits. Ce m'est un plaisir d'annoncer à la Chambre que déjà les rails sont posés et, quoique la ligne ne soit pas ballastée, la circulation y est établie, ce dont profite énormément une population considérable et très active que cette ligne doit mettre en communication avec le reste du monde. Je manquerais à mes obligations envers la Chambre et le pays, envers mes commettants à coup sûr, si je ne saisissais pas cette occasion d'exposer à la Chambre les motifs de ce projet de subvention. Ceux qui ont suivi les evénements savent que, dans ces heureuses années où nos amis n'avaient pas encore pris dans leurs mains les rènes de l'administration, les prairies de la Saskatchewan se sont pour ainsi dire couvertes de monde, par suite d'une immigration nombreuse et d'une expansion considérable des régions de l'Ouest. Tout le sol de ce territoire se trouve aujourd'hui dans les mains de particuliers et non plus dans celles de l'Etat.

Il existe de vastes étendues de terres boisées en totalité ou en partie, utilisables pour la colonisation; mais il n'y a presque pas de terres de prairie disponibles en la Saskatchewan, cela s'entend de la partie sud de la Saskatchewan et de l'Alberta. Mais dans la région de la rivière de la Paix, dans le nord de l'Alberta, il y a nombre d'excellentes terres de prairie où les colons ont afflué en si grand nombre qu'ils ont pénétré jusqu'à la distance de 300, de 400 et de 500 milles, par des routes traversant la forêt. Il y colonise le pays, établi des exploitations agricoles, créé la production et cela dans une telle mesure, à Grande-Prairie et ailleurs qu'il leur est impossible de pénétrer plus loin, à moins d'obtenir un débouché pour leurs produits. Se rendant compte des besoins de la population qui avait pénétré dans ce pays, le gouvernement provincial inaugura un système de garanties aux compagnies de chemins de fer, pour favoriser la production dans cette région de la rivière de la Paix, M. J. D. McArthur fit l'acquisition d'une charte obtenue du Gouvernement fédéral, charte au nom de la compagnie de chemin de fer d'Edmonton, de Dunvegan et de la Colombie-Anglaise. Cette charte comportait l'établissement d'une ligne d'Edmonton à la frontière de la Colombie-Anglaise, passant à quelques milles au sud du cours principal de la rivière de la Paix, à la pointe Dunvegan. Heureusement la compagnie réussit à trouver des fonds sur la garantie du gouvernement provincial et cela dans une mesure qui lui permit de pousser ses travaux de construction jusqu'à la rivière de l'Esprit, à 357 milles d'Edmonton, 15 milles au sud de Dunvegan sur la rivière de la Paix, au centre d'une étendue d'excellente prairie, connue sous le nom de prairie de la rivière de l'Esprit. Or, rendu à ce point, le chemin de fer était encore à 50 ou 60 milles du centre de Grande-Prairie, vaste étendue de terres arables, et par conséquent de peu de valeur pour les colons de cette région. Certes, il était avantageux d'avoir un chemin de fer à 50 ou 60 milles, au lieu de 300 milles; mais dans la mesure où il s'agit de produits agricoles et de leur vente lucrative, le chemin de fer était d'une utilité problématique. Le gouvernement provincial a bien accordé une garantie pour cet embranchement de 60 milles vers Grande-Prairie, mais dans la situation financière mondiale qui existe, la compagnie trouverait difficilement des fonds pour la construction de ce chemin, sans l'aide promise par le Gouvernement fédéral.

Il faut établir une distinction ici entre la rivière de la Paix et la région de la rivière de la Paix.

Cette rivière est un grand cours d'eau navigable, sur un parcours de 500 milles,

depuis le pied des montagnes Rocheuses jusqu'aux chutes en amont de Vermilion, et de chaque côté de cette rivière se rencontrent de vastes prairies que nous désignons sous le nom de région de la rivière de la Paix, se prêtant parfaitement à la colonisation et qui attirent les colons par cela même, qu'en s'y établissant, ils n'ont pas de défrichement à faire et obtiennent des produits agricoles plus rapidement qu'ils ne le pourraient faire en pays boisé. En retour de cet avantage, le colon consent volontiers à s'éloigner de toute communication par voie ferrée. Il endure certaines privations, et fait certains sacrifices, trouvant une compensation dans l'absence de défrichement, sans avoir à attendre plusieurs années avant d'obtenir une récolte. Voilà pourquoi la colonisation de la Grande-Prairie a précédé l'ère des chemins de fer. Mais de la rigion de la rivière de la Paix il y a également d'autres étendues de prairie où la colonisation a devancé les voies ferrées, et c'est précisément sur cette situation que je désire appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement. Du côté nord de la rivière de la Paix, s'étendant de cette rivière sur un parcours de 60 milles jusqu'à Dunvegan, se rencontre d'autres magnifiques prairies, déjà mises en culture par des colons, fort productives et en ce qui concerne le chemin de fer d'Edmonton, à Dunvegan et à la Colombie-Anglaise ce territoire se trouve tout aussi isolé que l'était Grande-Prairie, sans bénéficier de communications par voie ferrée, et cela parce que ces colons sont établis de l'autre côté de la rivière de la Paix et de la vallée à la rivière de la Paix, ce qui leur crée d'énormes difficultés de transport, puisque cette vallée a 800 pieds de profondeur. Afin d'atteindre à la navigation de la rivière de la Paix—car il faut se rappeler que la compagnie du chemin de fer d'Edmonton, de Dunvegan et de la Colombie-Britannique ne visait pas à atteindre la navigation de cette rivière—et afin de se mettre en communication d'une manière approximative avec cette grande colonie du côté nord de la rivière, le gouvernement provincial, ou peut-être le gouvernement fédéral accorda une charte pour un embranchement, partant de la ligne principale du chemin de fer de Dunvegan, à la bifurcation McLennan, et atteignant la rivière de la Paix, à une distance de 50 milles.

La charte indique que le chemin de fer doit traverser la rivière et le gouvernement provincial donna à cet embranchement une garantie de $20,000 par mille, la même somme que pour la ligne mère et l'embranchement de Grande-Prairie. Mais la compagnie du chemin de fer n'a pas pu, dans les conditions actuelles, placer ses obligations sur le marché, même avec la garantie du gouvernement provincial. Alors ce dernier crut qu'il était absolument nécessaire que cette ligne fût poussée jusqu'à la navigation qui se fait sur la rivière de la Paix, afin de donner des facilités de raccordement de voie ferrée à ces colons établis sur la rive nord de la rivière. En conséquence, il y a un an, le gouvernement provincial a négocié un emprunt sur son propre crédit et a fait un prêt à la compagnie de chemin de fer de 80 pour 100 du coût réel de la construction de ces 50 milles, afin de raccorder cette largeur de 500 milles de navigation de la rivière de la Paix avec le réseau des chemins de fer du Canada, à Edmonton. Comme résultat du rôle joué par le gouvernement provincial, quand il a fait ce prêt, la compagnie a pu construire ces 50 milles de voie ferrée et les rails aujourd'hui aboutissent à la rivière de la Paix ou n'en sont qu'à un mille ou deux. Dans tous les cas, grâce à ce qu'a fait le gouvernement provincial, en garantissant les obligations du chemin de fer d'Edmonton à McLennan, et en consentant un prêt de 80 pour 100 du coût de la construction de McLennan à Peace-River-Crossing, le pays a l'avantage de raccorder la navigation de la rivière de la Paix avec le réseau des chemins de fer du Canada et les colons du côté nord de la rivière de la Paix ont la ligne à une extrémité de leur établissement, la rivière les séparant seule du chemin de fer.

Jusqu'à maintenant, la situation est la suivante: par des garanties s'élevant à $8,000,000 et par un prêt que j'évaluerai à $1,000,000, avec l'aide du Gouvernement fédéral, s'élevant approximativement à $300,000 en argent, on a pu ouvrir à la colonisation cette grande région de la rivière de la Paix. Grâce au crédit du gouvernement provincial, nous avons 400 miles de chemin de fer construits et qui sont absolument nécessaires pour mettre ce pays à la portée d'une colonisation véritable et productive. Avec l'aide du Gouvernement fédéral, nous avons encore 50 autres milles qui mettent à la portée des communications de chemin de fer une importante région agraire. Ce que je veux faire remarquer au Gouvernement, c'est ceci. Le gouvernement provincial a donné, comme je l'ai dit, $9,000,000, en crédit ou en argent, pour l'ou-

verture de la région de la rivière de la Paix, aussi loin qu'on soit encore allé. Le Gouvernement fédéral a donné entre un quart et un demi million de dollars ou le fera quand ce crédit sera adopté.

Permettez-moi maintenant de signaler que la responsabilité du développement de l'Ouest n'incombe pas aux gouvernements provinciaux. C'est régulièrement l'affaire du Gouvernement fédéral. C'est le Gouvernement fédéral qui possède la terre, les bois et les minéraux. Il a la direction et la propriété absolues de toutes les ressources naturelles de cette région et il est reconnu qu'il est responsable de sa colonisation et de son développement, par la haute main qu'il a sur l'immigration qu'il dirige. On pourra demander pourquoi le gouvernement provincial est allé si loin pour assurer le développement dont il n'était pas responsable.

Le gouvernement provincial a une responsabilité envers les gens qui sont établis là-bas. Les colons sont allés dans ce pays en dépit de toutes les difficultés et ils se sont tournés vers le gouvernement provincial et lui ont dit: vous devez nous donner de l'aide pour nous permettre de vivre dans ce pays dans lequel nous sommes venus. Le gouvernement provincial est responsable jusqu'à ce point, mais je veux exposer à la Chambre mon avis et je le fais sans avoir consulté le gouvernement provincial. Je suis responsable dans ce cas pour la représentation de la circonscription. Suivant moi, le gouvernement provincial est allé aussi loin que possible dans cette entreprise. Quels que soient ses désirs ou ses intentions, je ne crois pas que le gouvernement de la province d'Alberta puisse indéfiniment garantir des obligations de chemin de fer et s'attendre à ce que cette garantie ait une valeur sérieuse. Un temps viendra où, si la garantie est toujours accordée, elle sera réduite à sa valeur réelle et par conséquent n'aura aucun effet.

Je veux saisir cette occasion pour dire à la Chambre que, suivant moi, la responsabilité d'obtenir le développement de cette région de la rivière de la Paix, ainsi que de toutes les nouvelles régions de l'Ouest, incombe tout d'abord à notre Gouvernement, et tout en lui accordant le mérite d'avoir donné de l'aide dans ce cas, j'ai l'intention de lui imposer, autant que je le pourrai, toute la responsabilité pour le développement ultérieur de cette région et d'entrer directement dans les détails en faisant certaines suggestions, si l'on veut bien m'accorder ce privilège.

Voici la suggestion que je ferai: le chemin de fer ayant atteint la rive orientale de la rivière de la Paix, pour que la région de la rive occidentale puisse être développée—souvenez-vous que c'est une région de 500 milles de longueur, 200 milles jusqu'au courant de Hudson's-Hope au portage des montagnes Rocheuses et 300 milles en aval du courant jusqu'aux chutes situées plus bas que Vermilion—il faut qu'elle ait une communication par voie ferrée.

Il est inutile de songer à augmenter la production avec profit et d'activer la colonisation dans cette région, si les communications par voie ferrée font défaut. Il faut donc nécessairement qu'une voie ferrée traverse cette rivière avant que la colonisation prenne son élan dans cette région. Du côté ouest de la rivière de la Paix, comme je l'ai dit, les terres sont occupées par les colons sur une distance de 60 milles, et il n'y a pas dans tout le Canada une région plus avantageuse que celle qui s'étend au nord de la rivirèe de la Paix. Ces colons ont tout autant besoin de communications par voie ferrée que la population de Grande-Prairie, l'année dernière, mais entre ces cantons de colonisation et le présent terminus du chemin de fer sur la rive droite de la rivière, il y a la largeur de la rivière, sans compter les difficultés qu'il y a de faire passer une ligne de chemin de fer sur les collines qui se rencontrent du côté ouest, en sus du coût ordinaire de construction d'une voie ferrée à travers une région plate. Je n'ai pas consulté les ingénieurs à ce sujet, mais si j'en crois les renseignements qui m'ont été fournis, la rivière de la Paix a une largeur de 1800 pieds à l'eau haute, tandis que la profondeur approximative de l'eau dans le chenal à l'eau basse est de 16 pieds; la crue des eaux atteint jusqu'à 20 ou 30 pieds et les glaces qui se forment à la surface dans le cours de l'hiver ont une épaisseur de pas moins de 4 pieds.

Il est donc évident que la construction d'un pont permanent sur un cours d'eau comme celui-là constitue une entreprise énorme et très dispendieuse; en réalité, un gouvernement provincial ou une compagnie de chemin de fer de colonisation ne sauraient se charger les dépenses considérables que nécessiterait une entreprise de cette envergure.

Si le chemin de fer qui est en construction dans la région de la rivière de la Paix était une ligne transcontinentale, on pourrait en couclure que la compagnie sera capable de trouver les fonds nécessaires, mais un embranchement qui traverse la région de la rivière de la Paix est loin d'être un

'hemin de fer transcontinental; c'est purement un chemin de fer de colonisation. Or, parlant pour moi même et sans avoir consulté la compagnie à ce sujet, je ne puis m'imaginer qu'un chemin de fer de colonisation, qui n'a que l'appui financier d'une province, qui a déjà garanti des obligations pour plusieurs millions sera vraisemblement en mesure d'assumer le coût de la construction d'un pont à cet endroit. En réalité, ce serait un désastre, si l'on dépensait de fortes sommes pour bâtir sur ce point de la rivière de la Paix un pont qui ne serait pas d'une nature permanente.

Si une compagnie, ne possédant que des ressources limitées ou n'ayant que fort peu d'appui au point de vue financier, entreprend la construction d'un pont à cet endroit, elle sera peut-être tentée de courir sa chance et de commettre la même erreur que l'on a commise au sujet du pont de Québec. Il se peut que la construction soit trop faible, et la conséquence, c'est que de fortes sommes pourraient être dépensées pour rien. Cette traverse de la rivière de la Paix constitue un point stratégique au point de vue géographique. C'est la porte d'entrée naturelle dans cette région de la rivière de la Paix. Il faut donc que le pont qui sera érigé à cet endroit ait un caractère de permanence. Conséquemment, il ne faut pas qu'il devienne la propriété exclusive d'une compagnie de chemin de fer en particulier, au détriment des autres voies ferrées qui pourraient désirer un jour pénétrer dans la région de la rivière de la Paix par cette voie-là.

Voilà donc pourquoi je suggère au Gouvernement que; en temps et lieu, il se rende compte de sa responsabilité en ce qui concerne la colonisation de cette région, la nécessité qu'il y a d'établir des communications par voie ferrée et tout particulièrement la nécessité de faire pénétrer les chemins de fer dans la région en traversant la rivière de la Paix. Or, pour atteindre ce résultat, le Gouvernement doit se charger de construire un pont pour faciliter aux compagnies de chemins de fer le passage de la rivirèe de la Paix, ou encore accorder de fortes subventions à une compagnie de chemin de fer, pour lui permettre d'y ériger un pont permanent ouvert à la circulation des convois des auchemins de fer qui voudraient traverser la rivière, moyennant le payement d'un droit raisonnable pour défrayer les dépenses d'entretien de cet ouvrage.

A la suite de la construction du pont surgit le problème de l'élévation de la vallée où coule la rivière. Elever un terrassement de 800 pieds sur les bords argileux de la rivière, cela fait naître nécessairement l'idée d'une entreprise fort coûteuse. Je suis d'opinion qu'en outre de la construction de ce pont, le Gouvernement devrait étudier la question d'aider à la compagnie de chemin de fer au point de vue financier à surélever sa voie du niveau de la vallée afin de lui donner une pente raisonnable. A cet endroit, pour descendre jusqu'à la vallée qui encaisse la rivière, la voie du chemin de fer a une pente d'environ 3 p. 100 ou peut être un peu plus. Ces rampes sortent de la normale. Elles sont trop fortes pour permettre le transport du gros trafic, mais la compagnie n'a pu faire mieux avec le capital dont elle disposait. De cette façon là la compagnie a pu construire la voie pour ainsi dire jusqu'à la rivière, dès l'automne dernier, tandis que si elle avait essayé d'abaisser les pentes, il lui aurait fallu attendre encore un an ou deux avant d'atteindre les bords de la rivière. Dans tous les cas le problème de surlever le niveau de la voie dans la vallée est des plus sérieux, et je suggérerais au Gouvernement d'étudier cette question en tenant compte de l'obligation où il est de favoriser la colonisation de la région qui s'étend à l'ouest de la rivière.

Mais la principale difficulté qu'il doit résoudre sans tarder, c'est la construction du pont, et je n'hésite pas à le déclarer, je suis d'opinion que pour mener à bonne fin une entreprise de cette importance, la subvention devrait s'élever au chiffre d'au moins $1,000,000.

S'il était décidé que l'Etat se rendrait responsable de la construction du pont sur la rivière de la Paix les colons passeraient à l'ouest de la rivière et s'établiraient dans la prairie à partir de la traverse jusqu'à Hudson-Hope, soit une distance de 200 milles, parce qu'ils entreverraient la possibilité d'obtenir des communications par chemin de fer à une époque assez rapprochée. Mais sans un pont sur cette immense rivière il ne paraît guère possible de construire un chemin de fer sur sa rive ouest, et la colonisation va en souffrir sérieusement, car les colons n'iront pas s'établir dans cette région, dans des circonstances comme celles-là.

J'ai parlé de terrains situés dans mon propre comté, mais il est une autre étendue de territoire qui est adjacente à mon comté et dont je veux dire quelques mots. D'après les conditions de la réunion de la Colombie-Anglaise à la Confédération, con-

ditions dont la principale était la construction du Pacifique-Canadien, le Gouvernement fédéral a acquis 3,500,000 acres de terre de cette province dans la région de la rivière de la Paix. Cette région s'appelle le bloc de la rivière de la Paix; elle a été mise à part, elle est administrée par le Gouvernement fédéral quant à son sol, mais elle est sous la juridiction de la Colombie-Anglaise sous les autres rapports. En vertu de sa charte le chemin de fer Edmonton-Dunvegan atteint la frontière de la Colombie-Anglaise à ce bloc de la rivière de la Paix. Le gouvernement de l'Alberta a garanti ses obligations jusque là. Immédiatement à l'ouest de la frontière de la Colombie-Anglaise, dans le bloc de la rivière de la Paix, se trouve un territoire appelé Pouce-Coupé, magnifique prairie entièrement occupée par des colons, et qui contient environ quatre townships; elle est à 50 milles de la rivière de l'Esprit. On a fait faire des études préliminaires pour fixer le tracé de la ligne, la charte a été accordée, les obligations ont été garanties; mais je présume que la construction du chemin de fer sur cette distance là se trouvera dans le même cas que celle de la ligne allant à Grande-Prairie, c'est-à-dire que la garantie sera jugée à peine suffisante pour permettre à la compagnie de payer les frais de construction. Or, les colons sont là, il en est qui s'y trouvent depuis quatre ou cinq ans. Ils ont des récoltes considérables; il leur faudrait un chemin de fer, sinon ils se trouveront dans l'impossibilité de continuer leur culture. Si nous voulons augmenter la production dans ce pays, et c'est ce que nous voulons, il nous importe de voir à assurer des communications par chemin de fer aux régions habitées et qui ont commencé à produire

J'irai un peu plus loin, je discuterai la question de prolonger les lignes existantes et de subventionner la construction de nouvelles. On commence à comprendre que nous avons établi trop de chemins de fer, dépensé trop d'argent à cette fin, et que nous devrions ralentir nos efforts de ce côté. Je ne discuterai pas la question au point de vue de ceux qui sont de cette idée, mais au point de vue de ceux sur les travaux et le succès de qui le pays est obligé de compter pour l'avenir, c'est-à-dire au point de vue des colons qui s'avancent plus loin dans le désert afin de faire régner la civilisation et les bienfaits de l'agriculture dans des régions qui ne vaudraient absolument rien sans leur travail. Or, ces gens-là ne pourront jamais réussir sans l'aide des chemins de fer, et comme ils ne peuvent se les procurer eux-mêmes il faut que quelqu'un les leur procure, et l'auteur de cette aide, ce doit être le peuple en général, le peuple qui attend sa prospérité de la mise en valeur de ces territoires, par les colons. C'est à la nation toute entière de risquer l'argent nécessaire pour assurer ces commodités au pionnier.

Il est possible que nous ayons trop construit, trop dépensé et fait preuve d'une trop grande imprudence; mais l'homme qui a renoncé aux avantages d'une vie plus civilisée et s'est enfoncé dans le désert avec sa femme et ses enfants; qui s'est rendu à 200 ou 300 milles au-delà du chemin de fer le plus éloigné, pour exploiter les richesses naturelles du pays, dans son intérêt il est vrai, mais en même temps dans l'intérêt de la nation en général, ne veut pas qu'on se contente de lui dire ce qu'on a fait dans d'autres localités; il faut lui fournir les commodités qu'on peut attendre d'un chemin de fer, sinon il ne réussira pas et nous n'aurons pas lieu de profiter de son succès.

L'hon. M. ROGERS: Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup à reprendre dans ce que vient de dire l'honorable député d'Edmonton sur la situation générale, dans la partie nord-ouest de l'Alberta. A titre de représentant de l'Ouest je suis de ceux qui croient que le Parlement ne s'est pas encore rendu compte de l'importance qu'il y a à développer ces grandes provinces de l'Ouest canadien.

Il est vrai qu'au début, de l'aide a été accordée, sous forme de concessions de terrains et autrement, pour la construction du chemin de fer de Calgary à Edmonton et du chemin de fer de Régina à Long Lake, ainsi qu'à deux ou trois autres tronçons, dans l'Ouest. Mais depuis un certain nombre d'années, aucune aide n'a été accordée à la construction des chemins de fer dans les trois provinces, sauf que le Parlement s'est déclaré favorable à la construction de lignes transcontinentales et que l'aide qu'il a accordée a peut-être eu pour résultat de nous donner une ligne transcontinentale de trop.

C'est un fait acquis que, depuis nombre d'années, le Parlement canadien n'a pas contribué comme il l'aurait dû à la construction des chemins de fer d'intérêt local, dans les provinces de l'Ouest. Ainsi, il a été décidé en 1910, que les colons habitant à l'Ouest du Manitoba, dans ce qui était alors connu sous le nom de territoires du Nord-Ouest, devaient avoir un débouché sur le lac Supérieur, pour l'écoulement de leurs produits. Ces travaux étaient très

pressants; le transport par chemin de fer coûtait très cher et on ne pouvait pas espérer coloniser cette région sans avoir de meilleurs moyens de transport. Quand le gouvernement du Manitoba entreprit de remédier à cet état de choses, il constata qu'il lui faudrait, non seulement garantir les obligations pour la construction de certaines lignes dans les limites de la province, mais aussi garantir des obligations pour la construction d'une ligne d'environ 290 milles, dans la province d'Ontario. Le gouvernement manitobain donna les garanties nécessaires; la voie ferrée fut construite et le coût du transport fut abaissé d'environ 4 cents par boisseau, ou 4 cents par 100 livres—je ne saurais dire au juste dans le moment—au grand avantage de la population de l'Ouest. Cette politique de garantir les obligations des chemins de fer fut suivie dans les nouvelles provinces de l'Ouest, après leur création; elle fut également suivie par le Parlement canadien quelque temps après, pour la construction du Transcontinental.

Le crédit que nous étudions en ce moment est, je crois, la première subvention directe accordée par le Parlement depuis vingt ans, à une ligne d'intérêt local, dans les provinces de l'Ouest. Je concours dans tout ce qu'a dit l'honorable député d'Edmonton concernant la nécessité de cette subvention et de l'aide à accorder pour assurer la construction d'autres lignes, dans les différentes provinces et je ne crois pas qu'il y ait une région qui ait plus besoin de cette aide que la vallée de la rivière de la Paix à l'ouest d'Edmonton. Tous ceux qui connaissent la région savent que nous avons là un véritable empire.

Cette région renferme des millions et des millions d'acres des terres les plus fertiles qui existent dans le monde entier. Nous avons actuellement trois lignes transcontinentales qui n'ont pas un trafic suffisant et il est de notre devoir d'assurer la construction de lignes tributaires, pour alimenter les voies transcontinentales afin que le Parlement canadien ne soit pas dans la nécessité de venir continuellement à leur secours.

Si nous n'étions pas en guerre et si les circonstances étaient différentes, je serais certainement d'avis de demander au Parlement de subventionner largement la construction d'un chemin de fer dans la vallée de la rivière de la Paix et dans certaines autres régions de l'Ouest canadien. Les conditions actuelles sont la seule raison pour laquelle le Parlement n'est pas invité, dès cette session, à encourager la construction de ces embranchements.

[L'hon. M. Rogers]

Toutes les terres non occupées, dans les provinces de l'Ouest, toutes les forêts, toutes les richesses minérales, appartiennent à l'Etat et, sous ce rapport, ces provinces se trouvent dans une situation différente de celle des autres provinces du Canada. C'est pourquoi nous avons le devoir d'aider à la construction de chemins de fer pour aider au développement et à la colonisation de ces vastes régions et surtout de la vallée de la rivière de la Paix, dont les richesses sont incalculables. J'espère que le temps n'est pas éloigné où le Parlement fera son devoir sous ce rapport.

L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) a critiqué la manière dont la proposition à l'effet de donner de l'aide et de consentir des prêts au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien a été soumise au Parlement. Il est vrai qu'on n'a pas suivi la coutume généralement adoptée les années précédentes.

Toutefois, je voudrais que mon honorable ami et d'autres députés comprissent que les circonstances sont tout à fait différentes de celles des années passées. A cause de la situation créée par la guerre et vu d'autres lourdes obligations, nous jugeons nécessaire d'empêcher que ces chemins de fer manquent à leurs engagements; et étant donné l'aide considérable qui leur a été accordée dans le passé, nous avons été obligés d'inscrire au budget un nouveau crédit de $150,000 pour permettre une enquête sur la situation générale des voies ferrées du Canada, afin d'examiner s'il est opportun que l'Etat acquière ces deux chemins de fer en particulier, et probablement d'autres. C'est là une grave entreprise et les sommes qui figurent au budget ne représentent que les secours temporaires que le Parlement serait tenu de donner s'il était aujourd'hui obligé de prendre possession de ces deux voies ferrées.

Avant d'avoir fait une enquête complète sur tout le réseau de nos chemins de fer, nous ne savons pas qu'elle serait la meilleure ligne de conduite à suivre. Si le réseau de chemins de fer appartenait à l'Etat, les habitants des provinces de l'Ouest aurait lieu d'espérer que le Gouvernement tiendrait compte de l'importance de ce vaste territoire, et qu'il ferait construire d'autres embranchements, qui sont si nécessaires à son développement et au succès financier des grandes voies ferrées transcontinentales qui sont déjà exploitées.

Telle est notre attitude. Nous avons accordé des secours sous cette forme, et lorsque nous serons rendus à ces articles du budget, le premier ministre et le ministre

des Finances les expliqueront en détail et donneront à la députation et au public tous les renseignements que ceux-ci devraient avoir et peuvent s'attendre d'obtenir.

Je désire affirmer au représentant de Renfrew-Sud, (M. Graham) aux Communes et au Sénat qu'aucun de mes collègues, soit au conseil, soit ailleurs, n'ont jamais eu l'idée que, par l'insertion de ces crédits dans le budget, les droits des Communes et du Sénat pourraient être restreints en aucune manière. Je ne voudrais pas qu'on se fit une fausse idée en cette affaire. Nous avons agi comme nous l'avons fait et nous avons effectué un prêt direct et provisoire, afin de maintenir l'état de choses qui existe aujourd'hui, dans la pensée qu'il ne serait pas à propos à l'heure présente de permettre un manquement aux engagements, surtout lorsque nous caresssons le projet plus vaste de nationaliser les chemins de fer du Canada, en vue de mettre fin une fois pour toutes à ces pélérinages annuels des diverses compagnies qui viennent demander de l'aide au Parlement. Lorsque l'affaire sera expliquée dans tous les détails, je suis certain que ce projet sera approuvé non seulement par le Parlement fédéral, mais par la population canadienne tout entière.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre a-t-il songé aux membres de la commission à nommer pour faire cette enquête?

L'hon. M. ROGERS: Nous n'avons pas encore pensé à ce choix.

L'hon. M. MARCIL: S'agirait-il de l'acquisition par l'Etat des voies ferrées du Canada?

L'hon. M. ROGERS: Ce sera à la commission d'étudier cette question.

L'hon. M. MARCIL: Dans le moment, cette acquisition serait une lourde entreprise.

L'hon. M. ROGERS: Eh bien! Nous nommerons des hommes de poids dans la commission.

M. McKENZIE: Je constate que cette résolution budgétaire mentionne le chapitre 96 des lois de 1913. J'ai examiné ce chapitre et je n'y trouve aucune disposition relative au Pacifique-Canadien qui puisse être de quelque secours à cet égard. J'ai cru que c'était la charte de cette compagnie, et je ne puis rien trouvé qui ait trait à la question.

L'hon. M. REID: C'est la loi des subventions de 1913, chapitre 96 des lois adoptées dans la 3e et la 4e années du règne de George V.

M. McKENZIE: C'est la loi que j'ai ici. Je ne l'ai pas lu attentivement, mais en y jetant un coup d'œil, je ne puis voir qu'elle ait trait à cette affaire. Je la passerai au ministre.

L'hon. M. REID: Je constate que, par une faute d'impression, on a substitué "96" à "46", qui est indiqué dans le rapport. Je propose que l'item soit modifié en biffant "96" et en le remplaçant par "46".

(L'amendement est adopté.)

L'hon. M. GRAHAM: Il est parfois avantageux qu'il y ait une opposition; la critique est salutaire.

Chemins de fer et Canaux (crédits imputables sur le capital).—Canal Welland haute navigation, construction, $4,500,000.

L'hon. M. GRAHAM: Tout ce montant est-il destiné au canal Welland?

L'hon. M. REID: Oui. Cinq entreprises ont été adjugées pour le canal Welland. La première entreprise fut adjugée à la compagnie Dominion Dredging. On en avait estimé la dépense à $3,487,725. Il lui a été versé $1,523,910 pour travaux exécutés par elle jusqu'à la date du 31 décembre, de sorte que la moitié de la besogne se trouve exécutée. La seconde entreprise a été adjugée à Baldry, Yerburg et Huchinson. Comme chiffre estimatif de la dépense, on avait indiqué $5,377,185.75, et il leur a été versé $2,300,680; un peu moins de la moitié du travail se trouve fait. L'entreprise de la troisième section fut adjugée à O'Brien et Doheny et à Quinlan et Robertson. On en avait estimé la dépense à $9,540,000 et il leur a été versé $2,207,970, de sorte que moins du quart de leur entreprise se trouve mené à bien. L'entreprise pour la section 4-a a été adjugée à McGuire et Cameron. La dépense a été estimée à $88,030.

L'hon. M. GRAHAM: Où cela se trouve-t-il?

L'hon. M. REID: La section 4 n'est pas encore entièrement donnée à l'entreprise, mais cette partie *a* était grandement requise, et c'est pourquoi elle a été donnée.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce du dragage?

L'hon. M. REID: L'entrée de l'ancien canal Welland se trouve obstruée par les travaux sur la section 5; il s'agit de rétablir le passage. L'entreprise pour la section n° 5 est la dernière qui ait été adjugée,

et elle est allée à la Canadian Dredging Company. On a estimé la dépense à $1,945,788, et il a été versé aux entrepreneurs $842,850.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est le personnel de cette compagnie?

L'hon. M. REID: Je connais les noms de plusieurs personnes qui ont été mentionnées comme membres de cette compagnie: M. Finn, M. Pratt, M. Playfair, M. Shepherd.

L'hon. M. GRAHAM: Combien a-t-il été versé jusqu'ici sur ces travaux?

L'hon. M. REID: Il a été versé aux entrepreneurs $6,948,141. Mais la dépense totale jusqu'au 31 octobre 1915, s'est élevée à $7,796,260.47. Cela comprend les frais d'ingénieur, d'exploitation, d'entretien, d'expropriation et le coût des ouvrages en béton.

L'hon. M. GRAHAM: Combien payez-vous le béton?

L'hon. M. REID: Nous avons conclu, il y a déjà quelque temps, un marché général pour toute l'entreprise au taux de $1.85.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a-t-il quelque raison de modifier l'estimation qui a été faite du coût des travaux? Quel était le chiffre de cette estimation?

L'hon. M. REID: Le chiffre estimatif indiqué par le ministre dans le temps était d'à peu près $50,000,000 pour toute l'entreprise, une fois complétée. Les employés du département me disent qu'il n'y a pas lieu de modifier ce chiffre.

L'hon. M. GRAHAM: Ne soyez pas en peine, il sera chargé encore bien assez vite. Si j'ai bonne mémoire, la situation du canal et la profondeur du seuil sont tels que lorsqu'on voudra le creuser davantage, il suffira de draguer le canal d'une écluse à l'autre.

L'hon. M. REID: C'est cela.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle profondeur d'eau y aura-t-il au-dessus du seuil?

L'hon. M. REID: 30 pieds au-dessus du seuil et 25 dans le canal.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle est la profondeur de l'eau au-dessus du seuil au canal américain du Sault?

L'hon. M. REID: Elle est de 25 pieds.

L'hon. M. GRAHAM: On me dit que les Américains donnent 26 pieds de profondeur, à leurs ports, et même 30 pieds en certains cas.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: Quand l'eau est à son plus bas, elle a 24 pieds ½ de profondeur sur le seuil du canal américain. C'est ce que l'on a constaté l'an dernier, alors que le niveau de l'eau était exceptionnellement bas; la chose ne se renouvellera peut-être pas d'ici à bien des années. Les Américains donnent un peu plus de profondeur à leurs ports; ils sont obligés de la faire maintenant que les navires peuvent passer au-dessus du seuil.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire à peu près quand sera terminé le canal Welland?

L'hon. M. REID: Je pourrais difficilement le faire, vu que nous n'avons pas encore adjugé l'entreprise des autres parties du canal et que nous ne hâtons pas l'exécution des travaux comme nous eussions fait si la guerre n'était survenue. Nous n'avons pas l'intention d'adjuger d'autre entreprise au cours de cette année.

L'hon. M. GRAHAM: Les journaux m'ont mis au fait du complot que l'on avait tramé dans le but de faire sauter le canal Welland, complot dont les détails se dévoilent en ce moment à New-York, et les journaux de ce soir nous apprennent que d'autres noms se trouvent mêlés à cet infernal projet. Le danger était peut-être plus imminent qu'on ne pensait. Quelles mesures efficaces prend-on pour prévenir les catastrophes de ce genre? Un décret du conseil de la Colombie-Anglaise a été publié dans la "Gazette du Canada"—ce qui signifie, j'imagine, qu'il sera en vigueur dans tout le pays—qui interdit de n'employer désormais à la fabrication des munitions de guerre les étrangers venus de pays ennemis que lorsque les autorités le permettront.

Un grand nombre de fabricants de munitions au Canada ont à leur emploi beaucoup d'étrangers, et ce décret, si on le met en vigueur, affectera sérieusement la fabrication des munitions, malgré qu'on puisse courir un risque sérieux en les employant. La construction du nouveau canal Welland me paraît, jusqu'à un certain point, présenter le même danger. Il doit nécessairement y avoir un nombre considérable d'étrangers employés aux travaux du canal. Le ministre a-t-il songé qu'il peut devenir dangereux de permettre aux entrepreneurs d'employer des hommes qui viennent des pays ennemis? C'est ouvrir une voie propice aux manœuvres clandestines de l'ennemi. S'il trouvait parmi les équipes qui travaillent au canal des gens disposés à conspirer, il pourrait arriver quelque catas-

trophe que personne ne comprendrait que ceux qui étaient du complot. Maintenant que le complot formé à New-York dans le but de faire sauter le canal Welland actuel a été découvert, l'ennemi va peut-être chercher d'autres moyens d'arriver à son but, et dans une seule nuit de détruire le nouveau canal Welland, après que nous aurons dépensé plusieurs millions dans sa construction.

L'hon. M. REID: Nous avons étudié avec soin les moyens de protéger le canal Welland, celui qu'utilisent les navires maintenant. Il est gardé avec soin par un détachement considérable de miliciens. J'y suis allé moi-même et j'ai vu des soldats de la milice tout le long du canal qui sert à la navigation. De plus, personne n'est admis près du canal sans un laissez-passer, de sorte qu'il est presque impossible pour une personne, surtout un étranger, de s'approcher d'un endroit quelconque sans qu'un soldat le voit et l'empêche de faire du tort.

Quant aux travaux, les entrepreneurs, naturellement, peuvent avoir à leur emploi des étrangers. Nous avons autant que possible posté des soldats autour des nouveaux travaux; on pourrait, cependant, causer des dégats de ce côté. Mais seul l'outillage des entrepreneurs ou leurs travaux en souffriraient, sans que la navigation par le canal entre le lac Erié et le lac Ontario soit interrompue. Ce sont les attaques contre l'ancien canal qu'il nous faut surtout prévenir. Aucun dommage aux nouveaux travaux ne causerait d'interruption au commerce entre le lac Erié et le lac Ontario. Je suis convaincu qu'on prend toutes les mesures pour rendre cette voie de transport inattaquable.

Tous les détails de l'article en question ont été portés à l'attention du ministère, qui, dans chaque cas, a fait les enquêtes appropriées. On a trouvé que toutes les précautions étaient prises. Je ne vois pas comment un accident peut se produire. Evidemment, même avec toute la protection désirable, il peut arriver un accident imprévu, mais je ne crois pas qu'on puisse trouver à redire sur les préparations jusqu'ici.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne trouve rien à redire, mais je signale au ministre quelque chose qui ne m'avait pas frappé avant de prendre connaissance du décret concernant l'emploi d'étrangers à la fabrication de munitions. Il me vint alors à l'esprit que l'on ne prenait peut-être pas assez de précautions concernant le canal Welland ou le pont de Québec. Le ministre ne ferait pas mal de faire comprendre toute la nécessité qu'il y a de surveiller avec la plus grande rigueur les travaux en construction, parce que, si techniquement, l'entrepreneur serait celui qui aurait à subir le dommage, toutefois, puisque le nouveau canal Welland est nécessaire, un retard d'une couple d'années dans son achèvement serait une perte considérable pour la nation et les entrepreneurs réclameraient certainement une indemnité. Il vaudrait donc mieux prendre toutes les mesures possibles de prudence à l'avance.

Je voulais demander la même chose concernant le pont de Québec, lequel, dans son présent état, pourrait être facilement détruit s'il n'est pas bien gardé. Sa destruction apporterait un retard de huit ou dix ans dans notre système de transport. A-t-on pris toutes les mesures nécessaires pour protéger le pont de Québec?

L'hon. M. REID: L'ingénieur en chef m'a dit qu'on a pris toutes les mesures requises. Néanmoins, les observations de l'honorable député sont très pertinentes, et je lui sais gré de les avoir faites.

Je crois que, pour plus de précaution, il serait bon de rappeler de nouveau à ceux qui sont chargés de ces entreprises l'importance de les entourer de toute la surveillance nécessaire. Je vais envoyer une copie des "Débats" à M. Montserrat et à d'autres entrepreneurs et ingénieurs et leur signaler les remarques de l'honorable député. Cette courte discussion, portée à la connaissance des fonctionnaires chargés des travaux, ne peut manquer de leur faire sentir l'importance d'une illassable surveillance. Si ces fonctionnaires jugent qu'il leur faudrait d'autre aide, il sera de leur devoir d'en avertir le ministère afin qu'il prenne toutes les mesures requises.

Je crois donc que ce débat aura le grand avantage de nous aider à poursuivre la politique de protection que nous appliquons maintenant.

L'hon. M. OLIVER: Pour en revenir au crédit relatif au Transcontinental, je ferai observer que, l'autre soir, alors que nous discutions le transport du grain, le ministre n'a pu nous fournir un renseignement détaillé sur ce qu'il était advenu du grain transporté à bord du Transcontinental, l'hiver dernier, et il a promis de nous procurer ce renseignement plus tard. Est-il en mesure de satisfaire, ce soir, notre curiosité sur ce point?

L'hon. M. REID: Je me suis enquis auprès de l'agent général du trafic du réseau des chemins de fer du Gouvernement, et j'ai reçu de lui un mémoire. Je comprends qu'on a transporté à Québec environ 1,600,000 boisseaux de grain. Le reste a pris la route de Montréal où il a été placé dans les entrepôts. L'unique but de ce tarif de 6 cents réclamé, l'année dernière, était de remplir les élévateurs de Montréal et de Québec et de soulager d'autant l'Ouest. Comment disposera-t-on du grain transporté à Montréal et à Québec nous ne pouvons le dire avant d'avoir reçu les états des élévateurs, à l'ouverture de la saison de navigation. Nous ne pouvons pas avoir de renseignement indiquant qu'une partie quelconque de ce grain est partie d'ailleurs que de ces deux ports. C'était le but de ce taux de 6 cents qui a certainement eu son avantage pour nous, si ce que l'on déclare est vrai lorsqu'on dit que le tarif de transport par navire et par chemin de fer, à l'ouverture de la saison de navigation, a représenté 9 cents par boisseau de Port-Arthur à Montréal.

L'hon. M. OLIVER: C'est-à-dire 15 cents par boisseau depuis Winnipeg?

L'hon. M. REID: Oui. Ce ne sont pas les propriétaires de navires qui m'ont fourni ce renseignement, mais un fonctionnaire de chemin de fer m'a dit que le taux de transport par navire et par chemin de fer de Port-Arthur et Fort-William, à l'ouverture de la saison de navigation, était 9 cents. Si le grain était transporté de Winnipeg, sur le Transcontinental, le taux représenterait 12 cents à Montréal ou Québec.

L'hon. M. OLIVER: Il y a un élévateur du Gouvernement à Halifax.

L'hon. M. REID: Oui, mais sa capacité n'est pas considérable.

L'hon. M. OLIVER: J'ai compris d'après le débat engagé, l'autre soir, que cet élévateur n'avait pas été rempli.

L'hon. M. REID: L'élévateur d'Halifax est peu considérable et ne sert qu'au transbordement du grain.

L'hon. M. GRAHAM: Il peut contenir de 500,000 à 750,000 boisseaux de grain.

L'hon. M. REID: 750,000 boisseaux, je crois, mais cet élévateur ne contient, suppose-t-on, qu'une ou deux cargaisons à la fois. Le principale entreposage se fait à Montréal et à Québec, et dans l'Ouest.

]L'hon. M. Oliver.[

L'hon. M. OLIVER: Je veux appeler l'attention sur ce qui me semble constituer un état de choses sérieux et pour y remédier. Je crois que le Gouvernement aurait dû arrêter quelque mesure au cours de l'hiver dernier. J'ai pas devers moi un état qui m'a fourni, l'autre jour, le ministre de l'Industrie et du Commerce, en réponse à une question que j'ai posée, lorsque les crédits de son département ont été étudiés. Il donne un état de la quantité du blé au Canada, le 31 mars 1916. Voici ces calculs: élévateurs des têtes de lignes, 25,528,440 boisseaux

L'hon. M. REID: Il s'agit de l'élévateur de Port-Arthur ou celui de Fort-William?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Elévateur de traitement, 534,876 boisseaux; entreposage d'hiver dans des navires, 2,447,386 boisseaux, ce qui serait à Fort-William; élévateur de l'Etat: Calgary, 629,956 boisseaux; Moosejaw, 2,280,523 boisseaux; Saskatchewan, 1,632,692 boisseaux; élévateurs de têtes de ligne intérieur du Pacifique-Canadien, à Transcona, 633,327 boisseaux; élévateur publics qui seraient les élévateurs à l'est des Lacs, 3,326,417 boisseaux; élévateur de la campagne, c'est-à-dire, les élévateurs à l'ouest de Winnipeg, 43,996,131 boisseaux; minoteries, 5,277,196 boisseaux; en transit par chemin de fer, 23,349,356 boisseaux; entre les mains des cultivateurs, 86,854,000 boisseaux; total du blé de la récolte de l'an dernier, encore au Canada, 197,030,300 boisseaux, sur une récolte totale de 300,000,000 de boisseaux. Il me semble qu'une situation qui nous trouve, à l'ouverture de la saison de navigation, avec les deux tiers de notre récolte totale encore au pays même, alors que nous devons trouver un marché pour ces deux tiers, au moins, de l'autre côté de l'océan, est très sérieux, aussi, bien que je ne veuille pas blesser sévèrement les ministres, je crois qu'on aurait dû constater l'existence de cette situation plus tôt. Pour répéter ce qu'on a déjà dit, j'approuve qu'au lieu de se contenter d'utiliser la capacité des entrepôts de Montréal et de Québec, ce qui était, en soi, fort à désirer, le Gouvernement aurait du faire des efforts suprêmes pour opérer le transport, par chemin de fer, de la plus grande quantité possible de ce blé, jusqu'aux ports de mer pour l'expédier de là sur les marchés de l'Europe durant l'hiver. A moins que le transport maritime du blé ne se fasse beaucoup plus rapidement, l'été prochain que l'hiver dernier, une grande quantité du

blé de la prochaine récolte sera encore au pays et, comme résultat, nous n'en obtiendrons pas toute la valeur qu'elle devrait représenter si l'on voulait maintenir les conditions financières voulues.

Je ne puis certainement pas m'empêcher de croire que le Gouvernement n'a pas fait son devoir lorsqu'il n'a pas utilisé le Transcontinental à partir de Winnipeg pour expédier une énorme quantité de grain aux ports de mer pendant l'hiver dernier. Le ministre du Commerce a dit et répété qu'il n'était pas possible de transporter ce grain de l'autre côté de l'océan durant l'hiver dernier. Si la chose n'était pas possible alors, il n'y a pas de raison pour qu'elle le soit davantage cet été. L'urgence de faire transporter le grain par les voies ferrées aurait dû être accompagnée d'un effort semblable pour l'expédier de l'autre côté de l'eau. La situation est tellement sérieuse que je crois devoir la soumettre à l'attention de la Chambre et du pays et blâmer sérieusement le Gouvernement qui a toute la responsabilité dans l'affaire, et qui, en quelque sorte, est maître de la situation.

L'hon. M. REID: L'honorable député a absolument raison quant à la gravité de situation; mais, comme je l'ai dit précédemment, et comme sa propre argumentation le montre, le Gouvernement était impuissant à faire plus qu'il a fait. S'il était impossible de transporter le grain de l'autre côté, on ne pouvait pas davantage remplir les élévateurs à nos ports de mer.

L'autre difficulté qui se présentait était celle-ci: Lorsque l'exploitation du Transcontinental a été commencée, la compagnie du Grand-Tronc devait fournir les locomotives et les wagons nécessaires, mais cette compagnie n'avait que le matériel suffisant pour la partie ouest de la ligne. Le Gouvernement a pris possession de la division Est, mais nous n'avons pu nous procurer un nombre suffisant de wagons et de locomotives pour transporter tout le grain. J'étais en présence de la même difficulté l'autre soir. J'ai expliqué pourquoi nous ne pouvions pas faire plus de travail sur le Transcontinental, et la raison que j'ai donnée alors est la même que je donne ce soir, c'est-à-dire que nous n'avons pas un matériel roulant suffisant.

Sont venus ensuite les honorables députés des Provinces maritimes qui ont critiqué l'administration parce qu'elle a emprunté soixante-quinze locomotives et un certain nombre de wagons à l'Intercolonial. Ils ont prétendu que c'était causer un tort aux Provinces maritimes.

Soixante et quinze locomotives ne comptent guère sur une longue ligne comme le Trancontinental. Mais nous espérons être en meilleure situation l'hiver prochain, car nous avons commandé un grand nombre de wagons et de locomotives afin de pouvoir transporter d'une façon plus satisfaisante que l'hiver dernier la récolte de l'Ouest. Il faut du temps pour obtenir le matériel et l'outillage nécessaires pour transporter la récolte de l'Ouest. Je suis bien sûr que tout ce qui pouvait être fait l'a été, bien qu'il n'y ait aucun doute qu'il aurait fallu faire davantage pour suffire au transport du grain de l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: La raison pour laquelle j'insiste autant à soumettre cette question à l'attention du Gouvernement, c'est que nous avons sur les bras deux transcontinentaux qui ne battent que d'une aile. On affirme fréquemment, et l'assertion est généralement acceptée que la raison pour laquelle ces transcontinentaux sont si peu actifs, c'est que nous n'avons pas suffisamment de trafic à leur offrir. Je ne crains pas de dire que nous avions le trafic qui aurait dû être transporté par ces voies ferrées durant l'hiver dernier, et elles auraient alors rempli l'objet pour lequel elles ont été construites; je présume que, si elles avaient eu ce trafic cela leur aurait aidé jusqu'à un certain point à se soutenir par elles-mêmes. Conséquemment, l'argument que nous n'avons pas assez de trafic ne tient pas debout. Mais l'autre alternative est que ceux qui sont responsables de l'administration de ces lignes n'ont pas rempli leurs devoirs avec succès ou à leur honneur.

Je ne veux pas insister sur ce point, mais c'est une chose ou l'autre. Il n'y a aucun doute qu'il y avait le trafic nécessaire cette année. Il est possible que nous ne l'ayons pas l'année prochaine, parce que le fait que nous n'avons pas pu faire le transport cette année d'une façon satisfaisante restreindra nécessairement la production l'année prochaine; de sorte que nous subirons une double perte en n'ayant pas pu transporter le grain que nous avions durant l'année dernière.

M. GAUVREAU: J'appelle l'attention du ministre intérimaire des Chemins de fer (M. Reid) sur une question qui, je crois, mérite considération. Je veux parler de l'obligation de récompenser de quelque façon les personnes qui demeurent sur le parcours de l'Intercolonial et qui ont sauvé des vies et des biens. J'ai deux cas à citer. Depuis quatre ans j'essaie d obtenir

une récompense pour ceux dont je veux parler, mais je n'ai jamais pu réussir. Quelques jours seulement avant la déclaration de la guerre, un pauvre cultivateur demeurant sur la ligne de l'Intercolonial a remarqué deux chemineaux qui semblaient vouloir attacher quelque chose aux rails. Il se porta sur les lieux, et il trouva un tube attaché aux rails. Il réussit à le détacher, après avoir été poursuivi dans un bois par ces deux hommes. Il jeta le tube en dehors de la voie.

Subséquemment, on renconta l'affaire au chef des cantonniers, qui alla voir l'individu, et ils se rendirent ensemble dans le bois, où fut trouvé le tube. Ils l'apportèrent à la gare, le mirent dans l'eau et, après examen, on constata qu'il contenait une forte charge de dynamite. On me dit que, deux ou trois heures plus tard un convoi chargé de pélérins en route pour Sainte-Anne de Beaupré est passé par cette voie. J'ai rapporté l'affaire au département, mais je n'ai pu obtenir une récompense pour cet homme. J'ai le certificat du cantonnier qui a trouvé le tube et qui a constaté, après examen, qu'il contenait une charge de dynamite.

Il y a quatre ans, deux wagons plates-formes ont quitté la voie de garage où ils se trouvaient à la Rivière-Ouelle et ont glissé sur la voie principale. Un cultivateur qui avait vu ces deux wagons s'en aller ainsi à l'aventure se souvint que c'était à peu près le temps où l'express maritime allait passer. Il courut après les wagons, sauta dessus, mit les freins et les arrêta. Cela fait, il se porta au devant du train, agita son mouchoir et le fit arrêter. Il se trouva que j'étais ce matin-là dans le convoi et tout monde reconnut que, sans l'intervention opportune de cet homme, il y aurait eu tout probablement une lourde perte de biens sinon de vies. J'ai essayé d'obtenir pour ces deux hommes une récompense, mais je n'ai pas réussi. Le ministre comprendra, j'espère, que le Gouvernement doit quelque chose à ces hommes. Nous donnons des médailles et de l'argent à ceux qui sauvent une vie ou deux. Ces hommes, je suis sûr, ont sauvé une somme considérable de biens et peut-être plusieurs vies. Je désire profiter de l'occasion qui se présente pour demander au ministre par intérim de prendre note de ces affaires et de voir s'il ne pourrait pas récompenser ces hommes, ne serait-ce que pour encourager d'autres à suivre leur exemple.

L'hon. M. REID: Je suis bien aise que mon honorable ami (M. Gauvreau) m'ait signalé cette affaire. C'est la première fois que j'en entends parler et, si pareille chose s'est produite, ce dont je ne doute point, ces hommes ont certainement sauvé la vie de quelques personnes, et je m'étonne qu'on ne m'ait jamais signalé ces incidents, car ces sortes d'affaires devraient toujours, je crois, être rapportées au ministre lui-même.

Si l'on a trouvé de la dynamite sur la voie, ou si l'on a tenté de détruire quelque bien ou de mettre la vie de quelqu'un en danger, comme l'assure mon honorable ami, la chose aurait dû être signalée au ministre. Je suis bien aise que l'honorable député en ait fait mention et je signalerai ces deux affaires à la direction, car ces hommes méritent certainement une récompense pour ce qu'ils ont fait.

M. GAUVREAU: Le ministre me permettra, j'espère, de lui écrire et de lui exposer les détails de ces deux affaires.

L'hon. M. REID: Je serai obligé à mon honorable ami de bien vouloir me faire part de tous les renseignements qu'il possède.

M. GAUVREAU: J'ai le certificat du chef des cantonniers qui a découvert dans le tube la charge de dynamite.

M. MACDONALD: Le ministre a dit il y a quelques temps qu'il avait l'intention de faire servir l'excédent de recettes de l'Intercolonial à l'achat de matériel. Qu'a-t-il été acheté jusqu'ici?

L'hon. M. REID: L'on n'a pas encore définitivement adjugé la fourniture de ce matériel. La dernière fois que le gérant général est venu ici, je lui ai demandé de préparer un état détaillé pour une certaine quantité de matériel. Il a demandé des soumisions pour un certain nombre de wagons à marchandises—1,000, je crois—25 locomotives, quelques chasse-neige et quelques wagons à voyageurs. Les soumissions devaient être rendues le premier mai. Je n'ai pas les chiffres par devers moi, mais les offres faites varient entre un million et deux. J'ai demandé au gérant général de venir à Ottawa le plus tôt possible afin que nous puissions passer au plus tôt des marchés qui nous assurent la livraison prochaine de ce matériel. Il n'a pas pu malheureusement arriver ici au milieu de la semaine. Son dernier message me disait qu'il serait ici lundi prochain, et nous espérons ce jour-là passer marché pour les wagons et autre matériel dans la mesure que j'ai dit.

L'hon. M. GRAHAM: On m'assure que le gérant général a acheté vingt-sept voitures d'occasion aux Etats-Unis, au lieu de les demander à nos fabricants ordinaires, qui me disent avoir toujours été prêts à remplir toute commande qu'on leur aurait confiée.

L'hon. M. REID: J'ai peine à croire que l'on ait acheté aux Etats-Unis vingt-sept wagons à voyageurs. Le gérant général n'a pas pu agir ainsi sans me voir. Le seul achat auquel il m'a demandé de consentir, ç'a été celui de huit ou dix wagons de luxe qu'il ne pouvait se procurer tout de suite.

L'hon. M. GRAHAM: A quelle date cela?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas trois semaines aux Etats-Unis certains chemins de fer se débarrassent des wagons Pullman ordinaires; nous avons profité de l'occasion pour en acheter huit ou dix, parce que nous tenons à inaugurer ce service sur le Transcontinental le plus tôt possible. La construction de ces pullmans avec le wagon-buffet prend beaucoup de temps. Nous n'avons pu nous en procurer que huit ou dix qui se trouvaient en excellent état. Ce sont là les seuls wagons que je sache, achetés aux Etats-Unis.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une double critique à faire à cet égard: d'abord, on a acheté ces wagons aux Etats-Unis, puis, le Gouvernement a tort, de ne pas se demander s'il ne serait pas utile de ne plus acheter de wagons en bois.

L'hon. M. REID: J'en conviens, il est préférable de ne pas acheter de wagons en bois; mais il faut bien mettre le service en marche entre Winnipeg et l'Est, et ce sont là les seules voitures qu'il nous a été possible d'obtenir. C'est ce genre de wagons qu'on utilise sur tous les chemins de fer canadiens; tous les pullmans ordinaires sont des voitures en bois. Nous nous proposons, d'obtenir, à bref délai, des wagons en acier, et pour les voyageurs et pour les marchandises. Mais si nous donnions maintenant une commande pour des wagons en acier pour marchandises, nous ne les aurions pas encore pour le transport de la récolte, l'automne prochain. Nous avons donc décidé de donner une commande de cinquante wagons à marchandises en bois. Il nous faudra utiliser pour les voyageurs les wagons en bois, jusqu'à ce que nous puissions nous en procurer en acier.

L'hon. M. GRAHAM: Maintenant que le service de l'Ocean Limited est interrompu, ne pourriez-vous pas utiliser ces voitures de luxe?

L'hon. M. REID: Le service reprendra le 14 mai.

L'hon. M. GRAHAM: A la bonne heure! Le ministre voudrait-il bien me faire préparer une liste indiquant le nombre de wagons achetées, les noms des vendeurs et les prix?

L'hon. M. REID: Je le ferai avec plaisir.

L'hon. M. GRAHAM: On a acheté, paraît-il, plus de dix wagons aux Etats-Unis; on m'assure que c'est 27, et les fabricants canadiens sont très mécontents de ce que le ministère achète des wagons aux Etats-Unis, à une époque comme celle-ci, alors qu'il prêche la "production", le "patriotisme", le devoir d'acheter des marchandises "de fabrication canadienne." Je suppose que le Gouvernement s'est payé à lui-même le droit de douane sur ces wagons?

L'hon. M. REID: C'est ce que nous ferons, quand les wagons seront livrés. Je procurerai à mon honorable ami l'état qu'il désire. Nous ne demandons pas de soumissions pour les wagons construits en dehors du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: En dehors du Canada, vous les achetez sans soumissions.

L'hon. M. REID: L'honorable député sait tout le temps que demanderait la construction de ces wagons. Nous n'en avons acheté que huit ou dix aux Etats-Unis.

M. E. M. MACDONALD: Le ministre allègue comme excuse pour avoir acheté ces wagons aux Etats-Unis l'urgence du besoin qu'en avait le Transcontinental. Le gérant général devait prévoir il y a un an, qu'on aurait besoin de ces wagons. Certes, ce n'est pas seulement depuis un mois qu'il a dû comprendre que le Transcontinental aurait besoin de wagons pullmans. Il aurait fallu donner cette commande il y a un an, aussitôt après que le Gouvernement eût pris possession du chemin de fer. Avec un peu de prudence et de prévoyance de la part du ministère, le matériel roulant serait prêt aujourd'hui, car il n'y a pas eu d'encombrement dans les manufactures de wagons. Jamais encore depuis l'établissement de l'Intercolonial, on n'avait vu un engorgement de trafic comme celui qui s'est produit depuis quelques mois. La difficulté vient en grande partie d'un manque de prévoyance

de la part de l'administration du chemin de fer. Le ministre intérimaire nous dit que cet engorgement tient à ce qu'il a fallu transporter un grand nombre de soldats et d'approvisionnements. C'est possible; mais l'an dernier, le ministère devait prévoir que ces troupes et ces approvisionnements passeraient par l'Intercolonial. Apparemment il n'a ouvert les yeux à la réalité que vers le milieu de l'hiver; et le chemin de fer a été pris à l'improviste par cet encombrement de transports. La seule explication que donne le ministre au sujet de l'engorgement du trafic, c'est le transport des troupes et des approvisionnements. Et il croit que cela suffit. Il est grand temps que le gérant général de l'Intercolonial pense à prévoir l'avenir six mois à l'avance pour se rendre compte des éventualités possibles en matière de transports. Si ce monsieur qui gagne—non, disons, reçoit ces gros appointements ne peut prendre un peu de son temps pour réfléchir à ce qui doit survenir quelques mois à l'avance, je me demande pour quel service il touche ses appointements.

Tout homme compétent en chemin de fer peut régler la situation de jour en jour, mais ce qui distingue un homme dans une entreprise quelconque, c'est la prudence et la capacité de prévoir ce qui peut se produire. L'achat de wagons de toutes formes ou dimensions qui a été fait par le Gouvernement aux Etats-Unis est complètement indéfendable et absolument injustifiable. La même observation s'applique à l'impossibilité de dépenser l'argent que le ministre savait il y a six mois devoir être disponible sous la forme d'un surplus provenant de l'Intercolonial.

Ce surplus ne s'accumulait pas depuis le dernier trimestre; il s'accumulait chaque mois depuis le 31 mars 1915 et, à mesure qu'il s'accumulait, le directeur général et le ministre, se rendant compte de la certitude absolue des demandes énormes qui se produiraient pour le trafic sur l'Intercolonial, auraient dû faire en sorte que ces choses fussent fournies. Le ministre pense-t-il que la déclaration qu'il a faite il y a quelques semaines et au cours de laquelle il a dit qu'on avait besoin de wagons pullmans sur le Transcontinental est une justification suffisante pour les fournir

L'hon. M. REID: Nous avons donné des commandes de douze wagons-lits au Canada.

M. MACDONALD: Quand?

L'hon. M. REID: Au printemps dernier. Il y a presque un an.

M. MACDONALD: Qu'exigeaient les termes du contrat?

L'hon. M. REID: Les entrepreneurs n'ont pas pu les construire dans le délai indiqué.

M. MACDONALD: A qui avez-vous donné l'entreprise?

L'hon. M. REID: A la Preston Car and Coach Company et à la National Car and Coach Company. Une commande était pour huit wagons-lits et l'autre pour quatre. Nous avons dû prolonger le délai.

M. MACDONALD: Ils savaient d'avance qu'ils pourraient vous contraindre à le leur accorder.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas juste. Nous leur avons donné les commandes et ils s'attendaient à pouvoir terminer le travail, mais ils en ont eu plus qu'ils ne pouvaient en faire. Nous commandons tout notre équipement, locomotives, wagons et le reste au Canada.

En ce qui touche au directeur général, il savait que nous avions besoin de plus de matériel, mais jusqu'à ce que l'argent soit voté par le Parlement ou jusqu'à ce que nous sachions exactement ce que nous avons à dépenser, nous ne pouvons rien commander. Je suis persuadé que tout ministre des Chemins de fer confirmerait ce que je dis et qu'il n'a jamais été d'usage d'accorder des entreprises à même un surplus quelconque qui pourrait exister pour l'Intercolonial jusqu'à la fin de la session de chaque année. Quand il n'y a pas eu de surplus et qu'un crédit a été inscrit au budget pour l'équipement, on ne l'a jamais fait avant la fin de la session. Si le même système avait été suivi cette année, nous n'aurions pas même pu considérer l'octroi d'entreprises jusqu'à la fin de cette session. A la fin de l'an dernier, toutes ces commandes de wagons ont été données au Canada, et la même chose se fera maintenant; pas un seul wagon ni aucun matériel d'aucune sorte ne sera commandé en dehors du Canada, s'il est possible de l'obtenir au pays et je suis persuadé que tout ce dont nous aurons besoin en fait de matériel pourra être fabriqué au Canada. Dans l'intervalle, il est facile de justifier une commande de quelques wagons.

M. MACDONALD: Pourquoi n'avoir pas prévu les conditions de l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Nous aurions eu bien assez de matériel sur l'Intercolonial, si nous n'avions pas dû en prendre pour le Transcontinental.

M. MACDONALD: Vous le saviez, il y a un an.

L'hon. M. REID: Nous avons pris charge du Transcontinental le 1er juillet et ce fut vers le 1er mai que la correspondance prit fin, mais l'honorable député sait que nous n'avions aucun crédit voté par le Parlement pour aucun matériel du Transcontinental et nous pouvions seulement donner des commandes à même le crédit inscrit au budget ou en prélevant sur le surplus et alors nous n'étions pas en état de commander d'avance aucun matériel pour le Transcontinental.

M. MACDONALD: Pourquoi n'en avez-vous pas demandé? Vous avez fait voter l'hiver dernier une loi pour vous donner le droit de prendre charge de ce chemin de fer.

L'hon. M. REID: Nous avons obtenu le droit, mais l'affaire ne fut réglée qu'après la session. D'après la loi du Grand-Tronc-Pacifique, cette compagnie devait avoir du matériel pour exploiter le Transcontinental quand il serait achevé et nous pensions qu'elle aurait une certaine quantité de matériel que nous pourrions recevoir d'elle; mais quand nous avons pris charge du Transcontinental nous n'avons pu avoir aucun matériel et par conséquent nous avons été forcés, pour l'exploiter d'emprunter le matériel à l'Intercolonial jusqu'à ce que dans l'intervalle nous pussions fournir plus de matériel.

Grâce aux commandes que nous avons données et que nous donnerons encore, nous serons en possession d'un outillage très considérable qui sera utilisé sur tout le réseau des chemins de fer de l'Etat.

M. MACDONALD: Alors la cause réelle de l'encombrement et de la désorganisation du transport sur l'Intercolonial au cours de l'hiver dernier sont dus à ce que l'on a enlevé du matériel roulant sur ce chemin de fer pour l'exploitation du Transcontinental?

L'hon. M. REID: Il n'est certainement pas juste de poser la question de cette façon-là. C'est évidemment l'une des raisons qui a contribué à nous empêcher de donner un meilleur service sur l'Intercolonial. En outre, le trafic des marchandises a été fort considérable sur l'Intercolonial, cette année; en réalité, jamais ou n'a vu rien de semblable depuis que le chemin de fer existe. J'avais les chiffres sous la main, il y a quelques minutes à peine, et j'ai constaté que le trafic des marchandises accuse une augmentation énorme. Le trafic des voyageurs accuse également un accroissement considérable, à cause du grand nombre de soldats qui ont été transportés sur la voie de l'Intercolonial, cette année; nous avons dû atteler deux locomotives à chaque convoi militaire qui sont passés sur la voie de l'Intercolonial. L'augmentation du trafic des marchandises et du trafic des voyageurs a été si grande, que cela seul aurait suffi à nous empêcher de donner au trafic local le même service que par le passé.

M. MACDONALD: Le ministre admet donc que le gérant général de l'Intercolonial n'a pas prévu ce trafic supplémentaire, qu'il a affecté une partie du matériel de traction de l'Intercolonial à l'exploitation du Transcontinental et que c'est là la cause de l'encombrement qui s'est produit sur le chemin de fer de l'Etat.

Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire s'il a donné des ordres afin que l'on accorde un tarif de faveur aux soldats qui se sont enrôlés pour le service d'outremer? Je lui ai posé la même question avant les vacances de Pâques, et si j'ai bien compris, il avait décidé de donner des instructions en conséquence; or, j'ai constaté que l'on n'en avait rien fait à venir jusqu'à ces jours derniers.

L'hon. M. REID: J'ai discuté la question avec le gérant général, et si j'ai bien compris, des ordres à cet effet ont été expédiés aux différents chefs de gare. J'ai téléphoné à ce propos, ce soir, au secrétaire du département, et il m'a annoncé que des soldats en congé peuvent se procurer des billets de retour en payant le prix d'un billet simple; ce sont là les instructions qui ont été données par l'administration de l'Intercolonial, et ce tarif est entré en vigueur le vendredi saint. Les soldats sont obligés de présenter des certificats signés par le chef de corps.

M. MACDONALD: Le tarif n'était certainement pas encore en vigueur le samedi qui a suivi le vendredi saint, car j'ai eu l'occasion de converser avec des soldats qui revenaient, et ils m'ont affirmé qu'ils avaient payé le prix d'un billet simple plus un tiers. Le ministre aurait-il l'obligeance de me fournir un relevé des entreprises qui ont été adjugées pour la fourniture du charbon sur l'Intercolonial, cette année?

L'hon. M. REID: J'ai sous la main une note qui a été préparée par le secrétaire du département. Si l'honorable député le désire, j'en donnerai lecture, afin qu'elle

soit consignée dans les colonnes des Débats. Les commandes de charbon pour l'Intercolonial et le Transcontinental ont été adjugées ainsi qu'il suit:

INTERCOLONIAL.

Nom de la compagnie.	Lieu de la livraison.	Mode de livraison.	Quantité en grosses tonnes.	Sorte de charbon.	Prix.
					$ c.
Dom. Coal Co.....	Sydney.....	Chargé en gare et à bord..... ...	120,000	Tout-venant.....	3.40
Dom. Coal Co.....	Springhill – Junction.....	Chargé en gare...	90,000 à 100,000	Tout-venant....	3.65
				Sassé	3.40
Maritime Coal Ry & Power Co.....	Maccan.....	" " ..	90,000 à 110,000	Sassé..... ..	3.65
" ...	"	" " ..	15,000	Tout-venant.....	3.40
Minudie Coal Co...	"	" " ..	25,000	Sassé	3.60
A. Baile.....	Lévis.....	" " ..	50,000	Tout-venant....	4.95
				Sassé et menu...	4.80
Acadia Coal Co....	Stellarton.....	" " ..	100,000	Sassé.....	3 65
				Tout-venant....	3 40
N. S. Steel & Coal Co.	Montréal.....	" " ..	65,000	"	4 62
" "	St-Hyacinthe....	" " ..	60,000	" ...	4 58
" "	Sydney-Mines...	" " ..	30,000 à 40,000	"	3 40
Intercolonial Coal Mining Co.	Westville.....	" " ..	75,000	Sassé	3 65
W. L. Barnes.....	Maccan.....	" " ..	5,000	"	3 45
Dr M. F. Keith....	Adamsville	" " ..	6,000	"	Au prix courant.

Transcontinental national, à l'ouest de Québec.

Can. Import Co...	Québec	Chargé en gare...	28,000 ton. nettes	Tout-venant.....	4 70 gr. tonne: Moyenne.
Valley Camp Coal Co	Fort-William	Chargé à bord ...	359,000	Morceaux de $\frac{3}{4}$...	3 01 ton. net.
" "	"	Chargé en gare...	.....	.....	3 31 "
" "	" .. .	Chargé à bord ...	25,000	Menu.....	2 26½ "
" "	" . .	Chargé en gare..	....	.....	2 56½ "
" "	"	Chargé à bord ...	1,000	Pour forgerons...	3 42 "
" "	"	Chargé en gare...	. ...	....	3 79 "

C'est la liste que j'ai, mais il est certains item peu importants qu'elle ne comprend pas.

M. MACDONALD: Des achats faits à des compagnies de moins d'importance?

L'hon. M. REID: Oui. On voulait acheter autant de charbon que possible dans les Provinces maritimes, afin d'être certain d'obtenir sans difficulté tout le charbon que chacune de ces compagnies pourrait nous fournir cette année.

M. MACDONALD: La Valley Camp Coal Company fournit-elle du charbon américain?

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. REID: Oui.

M. MACDONALD: Y en a-t-il d'autres qui fournissent du charbon américain à l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Baille et la Nova Scotia Steel Company fournissent aussi du charbon à Montréal. Il est possible qu'ils soient obligés d'importer du charbon américain; je crois qu'ils ont droit de fournir du charbon américain s'ils ne peuvent se procurer assez de charbon canadien.

M. MACDONALD: Qu'avez-vous à dire au sujet de Baille, de Québec, qui fournit du charbon au Transcontinental?

L'hon. M. REID: Est-ce la Canada Import Company? Je ne sais qui en est le gérant?

M. MACDONALD: Cette maison peut-elle fournir du charbon américain?

L'hon. M. REID: Si elle ne peut se procurer de charbon canadien; nous ne prenons le charbon américain que si nous ne pouvons obtenir assez de charbon canadien. L'honorable député sait quelle est la situation, dans les Provinces maritimes, au sujet du charbon. Ces provinces nous procurent tout le charbon qu'elles peuvent destiner à Montréal.

Ce qui empêche de le transporter, c'est la rareté des navires, rareté dont on n'a jamais eu d'exemple auparavant.

(La séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Vendredi, 5 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

1re LECTURE

D'un bill (n° 100) déposé par M. Carrick, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer Manitoba-Ontario.

DEPOT DE DOCUMENTS.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): On me permettra bien, sans doute, à cette étape, de déposer sur le bureau deux exemplaires d'un acte de fiducie garantissant une émission de $16,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, avec garanti de l'Etat; ainsi que deux exemplaires d'un acte de fiducie garantissant $45,000,000 de valeurs du Nord-Canadien émises sous l'empire de la loi de 1914.

PERCEPTIONS SUR LA VENTE DE HOMESTEADS.

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Un honorable député m'a demandé de faire figurer au compte rendu des débats un relevé des sommes perçues sur la vente de homesteads jusqu'au 31 mars 1916, intérêt compris. Le montant perçu est de $1,615,-666.13.

L'hon. M. PUGSLEY: S'agit-il d'espèces reçues ou de la totalité des sommes perçues sur les ventes? Ces paiements se font par versements, je suppose?

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut bien s'en tenir à ce renseignement pour le moment, j'examinerai la dernière question qu'il vient de poser et serai en mesure d'y répondre demain même.

CLAUSE DES SALAIRES COURANTS.

M. VERVILLE: Je désire demander au ministre des Travaux publics (M. Rogers) ou au ministre du Travail (M. Crothers), s'il doit y avoir une clause des salaires courants relative aux heures de travail et aux salaires, introduite dans les contrats pour la construction des édifices parlementaires et, dans l'affirmative, si le ministre voudra avoir l'obligeance de la déposer sur le bureau au commencement de la semaine prochaine.

L'hon. M. ROGERS: Le comité qui est chargé de s'occuper du projet de reconstruction des édifices parlementaires doit se réunir cet après-midi. Nous n'avons pas encore étudié aucun des détails jusqu'à maintenant.

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

M. EDWARDS: Le 3 février dernier, j'ai posé une question au sujet du recrutement au Canada. Je crois que le renseignement que j'ai demandé peut être obtenu au moyen des attestations faites par chaque soldat au moment de son engagement. J'admets que le relevé comporte un travail considérable. Mais une information publiée par le journal de ce matin, provenant de source autorisée, je le suppose, à propos du recrutement, me porte à croire qu'actuellement il serait possible de me dire quand je peux espérer recevoir une réponse à ma question. Je dois dire qu'au sujet de cette question j'ai fait preuve d'une patience qui non seulement m'a étonné mais pour laquelle j'éprouve une certaine gratitude. S'il est possible d'obtenir ce relevé, je voudrais l'avoir.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne sais réellement pas où en est l'affaire dans le département, mais je vais m'en informer.

L'hon. M. KEMP (au nom du ministre de la Milice): L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a parlé d'un relevé relatif à certains employés civils qui se

sont engagés depuis le commencement de la guerre. Il adresse habituellement ses demandes de renseignements sur cette question au département de la Milice et de la Défense. Je dois expliquer que les relevés de chaque département sont envoyés au secrétaire d'Etat. Chaque département a trouvé qu'il était nécessaire de se renseigner, même dans les parties lointaines du Canada et dans chaque division du ministère au sujet de ceux qui se sont engagés. Il a fallu du temps pour cela. Il ne manque plus qu'une petite division et on espère que le relevé sera prêt au commencement de la semaine prochaine.

M. COPP: Je désire quelques renseignements au sujet d'un relevé ordonné le 22 mars dernier, au sujet du nombre des conducteurs, des serre-freins, des mécaniciens et chauffeurs, respectivement, qui sont en service entre Moncton et Campbellton.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Je vais prendre des renseignements et m'efforcer de faire déposer le relevé dans un jour ou deux.

INTERPELLATION SUR L'OBJET DE L'ENQUETE DE LA COMMISSION ROYALE DES OBUS.

M. CARVELL (Carleton) (N.-B.) demande à proposer l'ajournement pour discuter une question urgente d'intérêt public, à savoir: l'à-propos, dans l'intérêt du pays, d'augmenter les attributions de la commission d'enquête dans les commandes de fusées, etc., dénommée la commission Meredith-Duff, en autorisant l'extension du champ de l'enquête confiée à la dite commission.

Assentiment.

—Je désire exposer à la Chambre certains faits qui résultent de l'enquête de la commission Meredith-Duff, ainsi dénommée. En le faisant, je n'ai pas l'intention d'entrer d'aucune façon dans quelque témoignage rendu devant la commission, comme indiquant ce qui a été ou ce qui n'a pas été prouvé, ou quelque chose de ce genre. Je comprends que c'est une question qui est actuellement subjudice et étudiée par la commission et qu'il serait tout à fait inconvenant de ma part, surtout parce que je suis avocat devant les commissaires, de faire aucun commentaire ou aucune réflexion à ce sujet. Par conséquent, dans les observations, que je présenterai, je m'efforcerai de borner entièrement mes explications et mes arguments à la question de savoir s'il est ou s'il n'est pas de l'intérêt public d'étendre le champ de l'enquête. Et afin que la discussion soit aussi brève que possible, je parlerai de beaucoup de choses en général, sans citer des pages ou des dates.

Il est à la connaissance de tous les membres de cette Chambre que, il y a quelques semaines, le très honorable chef de l'opposition a proposé la nomination d'une commission parlementaire pour faire une enquête dans les opérations de la commission des obus, qui a cessé d'exister dans la dernière partie du mois de novembre, 1915.

Le Parlement a rejeté cette motion, mais deux jours plus tard le très honorable premier ministre informait la Chambre que le Gouverneur général en conseil venait de nommer une commision royale pour faire une enquête dans les conditions d'adjudication de trois entreprises ainsi qu'au sujet d'une autre opération au cas où elle serait du ressort de la commission. Je ne veux pas donner lecture du décret du conseil créant cette commission, car il est consigné dans les colonnes des Débats, et par conséquent du domaine du public. Depuis mercredi de la semaine dernière, la commission d'enquête siège conformément aux conditions qui lui sont imposées par les termes du décret. Plusieurs témoins ont été entendus contradictoirement sous serment. Il n'est peut-être pas hors de propos que je profite de l'occasion pour proclamer publiquement que l'avocat qui représente le gouvernement devant la commission conduit l'enquête de la façon la plus impartiale et la plus habile, et c'est un grand compliment que je fais là à M. J .F. Hallmuth. Or, monsieur l'Orateur, l'enquête a révélé un état de choses concernant les actes et la situation de l'ancienne commission des obus, auquel étaient loin de s'attendre non seulement tous ceux qui ont eu quelque chose à faire avec cette commission, mais aussi la grande majorité des membres du Parlement. Je veux parler du fait révélé au début de l'enquête qui, à partir du 1er octobre 1914, à venir jusqu'au jour où l'ancienne commission des obus a cessé d'exister, quatre membres de ce corps, notamment MM. Bertram, Cantley, Watts et E. Carnegie, étaient dans la situation d'entrepreneurs vis-à-vis du gouvernement britannique que représentait le ministre de la Milice et de la Défense.

Tous ces messieurs n'ont jamais prétendu en aucune façon qu'ils avaient droit à une partie des profits qui peuvent avoir été réalisés à la faveur de ces transactions. Je désire faire ressortir clairement ce fait en par-

ticulier, car trois de ces messieurs ont déjà témoigné devant la commission d'enquête et ont repoussé l'imputation d'avoir eu l'intention de s'approprier ces profits. Néanmions, tous prétendent qu'au point de vue strict de la loi, ils avaient droit à toucher les bénéfices, s'il y en avait, et réciproquement du moins je sais que l'un d'eux l'a admis—si les entreprises étaient exécutées à perte, ils auraient été responsables de ces pertes .

Tous les quatre sont unanimes à déclarer qu'ils ont eu une entrevue avec le premier ministre et qu'il lui ont posé la question: Dans quelle situation se seraient-ils trouvés au cas où les entreprises auraient été exécutées à perte? Le premier ministre, disent-ils, a eu bien soin de ne leur faire aucune promesses; il leur répondit qu'il verrait à ce qu'ils franchissent cet obstacle si jamais il se rencontrait sur leur chemin. Ils se mirent à la besogne; jamais les entreprises ne furent exécutées à perte et, conséquemment, la question n'aurait plus été soulevée. Le résultat de cette entrevue peut donc se résumer à ceci: le premier ministre dit: " Il nous faut avoir des obus; allez votre chemin, et si vous subissez des pertes, nous discuterons cela plus tard". Voilà, je crois, qui donne une idée juste de ce qui s'est passé; du moins, c'est de cette façon-là que les témoins ont exposé la situation devant la commission d'enquête.

Je ne parcourrai pas toute la correspondance qui s'est échangée relativement à la première entreprise; car le ministre de la Milice l'a fait consigner dans les colonnes des débats, au cours d'un discours qu'il a prononcé en cette enceinte, le 25 ou le 26 janvier dernier. Toutefois, elle peut se résumer à ceci: C'est qu'un certain nombre de câblogrammes ayant été échangés entre le ministère de la guerre britannique et le ministère de la Milice, nous fûmes autorisés—je dis " nous " pour désigner la Puissance du Canada ou plutôt le gouvernement canadien—fut autorisé à fournir au gouvernement anglais 100,000 obus à balles non chargés de 18 livres, au prix de $8.55 pièce, et 100,000 obus à balles non chargés de 15 livres à raison de $8.30 pièce. Le premier octobre, un marché fut passé entre le ministre de la Milice et de la Défense représentant le gouvernement anglais et quatre des sept ou huit manufacturiers qui composaient la commission des obus. Je désire donner lecture de l'arrangement qui fut alors conclu, tel qu'on le trouve à la page 30 de l'enquête de la commission royale:

...modèle III (sans charge), et 100,000 obus de 15 livres, modèle VII (sans charge), aux conditions et aux prix ci-dessous.

On devrait lire 18 livres.

...modèle III (sans charge), et 100,000 obus de 15 livres, modèle VII (sans charge), aux conditions et aux prix ci-dessous.

Je ne désire nullement lasser l'attention de cette Chambre en lisant toutes les clauses que renferme ce document. Je me contente de citer des extraits des documents officiels; mais si j'obtenais la permission de faire consigner ce contrat dans les colonnes des Débats, cela me faciliterait grandement la tâche.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: De quoi s'agit-il?

M. CARVELL: Il parle des conditions du contrat à être rempli conformément à icelles, et d'autres points de ce genre. (lisant):

Lesdits obus seront faits de tels matériaux et ingrédients et conformément aux devis ci-annexées et signées par les parties

Les parties de première part conviennent de livrer lesdits obus comme suit, savoir: les obus de 18 livres du modèle III seront livrés à la partie de seconde part ou à ses fonctionnaires autorisés, et mis sur gare à Montréal, à l'ordre de la partie de seconde part.

Les obus seront soumis à l'inspection et à toute épreuve que pourra exiger la partie de seconde part au cours de la fabrication, et après avoir été fabriqués ils seront encore soumis à l'inspection et à la réception à la fabrique, de la part de cette partie; l'approbation et la réception d'un lot d'obus ne prouvera pas qu'un autre lot quelconque ait été approuvé ou accepté.

Le prix à être payé pour les obus de 18 livres sera de $8.55 par obus.

Quant aux obus de 15 livres, le prix, savoir: $8.30 par obus, sera payé dans les dix jours à compter de la date de la livraison, pourvu que les envois aient été certifiés par les fonctionnaires autorisés de la partie de seconde part.

En foi de quoi, les parties ont signé les présentes, les jour, mois et an susdits.

Les signataires de ce document furent Alexander Bertram, Thomas Cantley, G. W. Watts, E. Carnegie, Sam Hughes, ministre de la Milice du Canada, et le contrat fut passé en présence de D. Carnegie.

Un second contrat en date du 20 octobre fut passé entre les mêmes parties pour la fourniture d'un certain nombre de boîtes destinées au transport de ces obus et d'une quantité de douilles de cartouches; il se trouve à la page 33 du compte rendu de la commission; je ne crois pas nécessaire de le lire, parce que le texte en est à peu près le même que celui du contrat que je viens de lire; il en diffère seulement quant aux quantités, aux prix et devis. Puis on entre immédiatement en négociations au sujet d'un troisième lot. Pour être mieux

compris, je donnerai lecture du compte rendu des négociations relatives à ce lot. Il s'agissait de 200,000 shrapnels chargés de 18 livres et de 400,000 shrapnels non chargés. Dans cette correspondance, qui s'est faite au moyen de câblogrammes, le "War-Office portait le nom de "Trooper" et le ministère de la milice du Canada, celui de "Militia". Voici un câblogramme adressé à Londres, à "Trooper", c'est-à-dire au War-Office, le 24 novembre 1914.

Au sujet de votre câblogramme 2025 A-2 et de votre dépêche chiffrée n° 1811, pouvons entreprendre de fournir 200,000 shrapnels de 18 livres avec charge, y compris les détonateurs, mais sans amorce, et empaquetés dans des boîtes à munitions chargées en gare à Montréal ou à Halifax, d'ici au 1er juin.

Prix: 17 dollars et soixante et cinq cents pièce, y compris les boîtes. Pouvons fournir, en outre, 450,000 shrapnels sans charge de 15 ou 18 livres, empaquetés dans des boîtes à munitions, même livraison, prix: 2 piastres et quart pièce, y compris les boîtes, mais non compris le coût d'inspection. Pouvons aussi fournir des fusées et mentionnerons prix sur réception des devis. Prompte décision nécessaire, attendu que prix de la matière première hausse rapidement. Veuillez hâter envoi des devis, calibres, etc., des douilles d'obus de 18 livres, fusées et autres munitions à faire fabriquer au Canada, et épargner temps.

Le War-Office adressa au ministère de la Milice, le 26 novembre, la réponse que voici:

Regrettons ne pouvoir donner commande si prix des obus de 18 livres sans fusée, n'est réduit à $15, et celui des obus de 18 livres à $6.

Le ministère de la Milice répondit au War-Office, le 2 décembre 1914:

Dépêche chiffrée n° 196, au sujet de votre câblogramme 2287 A-2, 30 novembre, et de notre dépêche chiffrée 191, 27 novembre. Mon comité est à remplir commande, prix étant $15 et $6 respectivement, non compris boîtes en bois. Veuillez câbler confirmation.

Nous n'avons pas de preuve de cette confirmation, mais la commande a dû être confirmée, puisqu'on s'est mis à fabriquer les projectiles. Ces documents se trouvent aux pages 32 et 33 du Compte rendu de l'enquête. Nombre de commandes furent données depuis lors jusqu'au 1er juillet. J'épargnerai à la Chambre l'exposé des détails. De fait, on ne nous a pas donné beaucoup de détails. Mais nous savons que nombre de commandes importantes furent adjugées, qu'elles furent adjugées par la commission des obus, adjugées à des sous-traitants, à différents entrepreneurs, dans les différentes parties du Canada, et je crois que dans certains cas où l'on ne pouvait faire fabriquer les parties d'obus au Canada on s'est adressé aux Etats-Unis, à cette fin, ce dont je n'ai pas à me plaindre. En outre, on s'est procuré les matériaux nécessaires pour fabriquer des boîtes d'obus et autres choses de ce genre.

Enfin, nous arrivons au troisième contrat; il se trouve à la page 138 du Compte rendu. Ce contrat étant très important, je prendrai la liberté d'en donner lecture:

Ce marché est fait le premier jour de juillet 1915.

Entre:

Alexander Bertram, d'Ottawa, dans la province d'Ontario, Thomas Cantley, de New-Glasgow, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, George W. Watts, de Toronto, dans la province d'Ontario, et E. Carnegie, de Welland, dans la province d'Ontario, manufacturiers,

D'une part.

Et:

Le major-général, l'honorable Sam Hughes, ministre de la Milice et de la Défense de Sa Majesté au Canada, au nom et de la part du secrétaire de Sa Majesté pour le département de la guerre,

D'autre part.

Les présentes font foi que les parties de la première part s'engagent à fabriquer et à livrer à la partie de la deuxième part les projectiles mentionnés dans le tableau annexé, qui fait partie du présent marché, aux conditions et aux prix ci-dessous stipulés:

1. Lesdits projectiles seront fabriqués avec les matériaux et conformément aux dessins et devis annexés et signés par les parties contractantes.

2. Les parties de la première part s'engagent à livrer, autant que possible, lesdits projectiles conformément au tableau annexé. La livraison sera faite à la partie de la deuxième part ou à ses représentants autorisés, chargés en gare, à Montréal ou à tout autre port de l'Atlantique, selon que l'ordonnera la partie de la deuxième part.

3. Les projectiles seront soumis à l'inspection et aux essais que pourra exiger la partie de la deuxième part, pendant la fabrication, et seront de plus, après la fabrication, sujets à l'inspection et à l'acceptation, à la fabrique, par la partie de la deuxième part; l'approbation et l'acceptation d'une livraison n'impliqueront pas l'approbation et l'acceptation d'une autre livraison.

4. Les prix payés pour lesdits projectiles seront conformes audit tableau et seront payés dans les dix jours après la date de la livraison, pourvu que les factures soient certifiées par les personnes autorisées à cet effet, la partie de la deuxième part.

En foi de quoi les parties ont signé les jour et an en premier lieu mentionnés.

Alex. Bertram,
Thos. Cantley,
Geo. W. Watts,
E. Carnegie,
Sam Hughes.

Signé, scellé et exécuté en présence de
D. Carnegie.

Un autre document, annexé à celui-ci, mentionne toutes les commandes données par le Bureau de la guerre au département de la Milice du Canada, après la commande de 200,000 projectiles mentionnée dans le premier marché dont j'ai donné lecture et à l'exclusion du marché pour les caisses à

obus et les quelques douilles dont il est question dans le deuxième marché que j'ai cité. Les commandes mentionnées dans ce document s'élèvent à environ $148,000,000 et il résulte des dépositions entendues, que ce document est une récapitulation complète de toutes les commandes reçues par le département de la Milice ou par la commission des obus, soit par câblogramme ou par lettre, entre le 1er octobre 1914 et le 1er juillet 1915. Monsieur l'Orateur, je désire que le document en question soit publié dans le hansard, sans que j'aie à en donner lecture. C'est une longue nomenclature technique, mais si on exige que j'en donne lecture, je le ferai.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'en vois pas la nécessité.

M. CARVELL: Le document en question est ainsi conçu:

COMMANDES DE PROJECTILES FAITES PAR LE WAR-OFFICE A LA COMMISSION DES OBUS.

Objet de la commande.	Quantités commandées.	Livraisons promises.
Douilles d'obus de 18 l.— Modèle II Dess. N° 20711 Devis L Câble chiffré 1718 —— 19 octobre 1914 3307	100,000 à $2.55	10,000 par mois depuis mars 1915.
Shrapnels sans charge de 18— Modèle III. Dess. N° 17072-A (1) Devis L Câble 2287 A-2 —— Notre chiffre 196 4 décembre 1914.	400,000 à $6.00	Tout livré à la fin de juin 1915.
Shrapnels chargé de 18— Obus complet sans la fusée. Câble 2287 A-2 Notre chiffre 196, 4 décembre 1914 Dess. 17072 A (1) Devis L 3181	200,000 à $15	Tout livré à la fin de juin 1915.
Shrapnels chargés de 18— Modèle II. Dess. 17072-A (1) Devis L Obus complet sans fusée. —— Câble 26 décembre 1914. 3181	150,000 par mois, à $15. Six mois garantis. Trois mois d'avis.	A partir de mai 1915. Avec augmentation possible à partir du mois d'août.
Obus explosifs de 18— Projectile complet, moins les fusées et la charge d'éclatement. Dess. n° 2236 Devis L Dépêche chiffré 2760 du 16 janv. 1915.—— 3511	100,000 par mois à $15. Pendant au moins six mois. Trois mois d'avis.	Depuis avril.
Obus explosifs de 18— Projectile complet chargé, moins les fusées et la charge d'éclatement. Dess. n° 22326 Devis L 3511 Câble 2371, 18 fév. Hanson à Carnegie.	100,000 par mois à $15. Pendant au moins six mois. Trois mois d'avis.	Depuis juin.
Obus à balles de 18— Projectile complet chargé, moins les fusées Dess. n° 17697 Devis L 3196-C Dépêche n° 2371, du 13 fév.	100,000 par mois à $15. Marché pour six mois. Trois mois d'avis.	Depuis juin.
Obus de 4·5 sans charge— Avec douille et amorces non chargées Dépêche n° 2044 du 8 fév. 1915 des commandes de l'armée, 1-a.	100,000 par mois à $15. Marché pour six mois. Trois mois d'avis.	50,000 en mai, et 100,000 en juin.
Obus de 4·5 sans charge— Avec douille et amorces non chargées, et fusées, 4250 Cy. A-7 et 4091 Cy. A-7 et dépêche chiffrée n° 352 du 23 avril 1915. N° 100. Fusée sans gaîne.	1,666,666 à $16.50. Marché pour le $ de 5 millions.	50,000 en juillet, et livraison complétée en mars.

COMMANDES DE PROJECTILES FAITES PAR LE WAR OFFICE À LA COMMISSION DES OBUS—*Suite.*

Objet de la commande.	Quantité commandée.	Livraison promise.
Douilles de 4·5 non chargees.— Modele I, dessin mo. 1794–F. Devis L 3085–A	3,000 par semaine à $2.10. Marché pour six mois. Trois mois d'avis.	Depuis septembre.
Dépêche No. 4586. Chiffre A–7 11 mai 1915, notre chiffre no 373....		
Douilles de 18, non chargées.— Modèle II, dessin no 20711 spéc. L 3307	5,000 par semaine à $2.10. Marché pour six mois..	Depuis septembre.
Dépêche no 4856 chiffre A–7 11 mai 1915, notre chiffre no 373.		
Obus explosifs de 18.— Projectile chargé, avec fusées, mais sans gaine en charge Modéle no 22326 spéc. L L Fusée 80 3511 44	1,666,666 à $16.50 un tiers de 5 millions.	50,000 en juillet et livraison complétée en mars 1961. Les fusées ne seront pas prêtes avant novembre, mais nous nous proposons d'expédier les projectilles sans les fusées.
Epreuve de résistance au repos, exigée aux E. U. voir chiffre no 4091 A–7 du 18 avril 1915 et notre chiffre du 23 avril 1915.		
Projectiles complets, chargés, avec fusées— Dessin no 17697. Devis L 3192–C.	1,666,666 à $18.00 ½ de 5 millions.	50,000 en juillet, et livraison complétée en mars 1916. Les fusées ne seront pas prêtes avant novembre, mais nous nous proposons d'expédier les projectilles sans les fusées Depuis novembre, nous nous proposons d'expédier les projectilles sans les fusées.
Fusée no 80 répondant à l'épreuve de résistance au repos exigée aux E.-U. Voir dépêche no 4091, chiffre A–7 du 18 avril 1915 et notre chiffre 352 du 23 avril 1915.....		
Obus explosifs de 60, modèle V.— Dessin 22156 (1) Devis L et L 3466 3477–C.	50,000 par mois à $16 piur six mois, trois mois d'avis.....	5 Marché Depuis août
Dépêche 3839. Chiffre A–7 du 2 août 1915 notre chiffre 307 du 28 mars 1915—		
Etoupilles fulminantes— Mod. I, Dessin no 14531—B (1)..... Cah. des ch. L et L 3088 A 3378	Par semaine, 20,000 à 45 cts jusqu'à trois mois d'avis. Marché pour six mois.	Dans les 60 jours de la réception des dessins et conditions.
Câbles 4832 et 8928 du 14 mai. Notre chiffre du 15 avril.		
Etoupilles fulminantes— Mod. II, dessin no 10283–C (1)..... Cash. d. ch. L et L 2682 3377	Par semaine, 20,000 à 45 cts jusqu'à trois mois d'avis Marché pour six mois.	Dans les 60 jours de la réception des dessins et conditions.
Câbles 4832 et 8928. Chiffre 106		
Amorces— Mod. II, dessin n° 15031–C..... Cash, ch. L 2896	2,000,000 à 45 cts (on a demandé 50 cts à cause de la hausse).	Livraison le 31 mars 1916.

[M. Carvell.]

COMMANDES DE PROJECTILES FAITES PAR LE WAR-OFFICE A LA COMMISSION DES OBUS—*Suite.*

Nature de la commande	Quantité commandée.	Livraison promise.
Câble 4314. Chiffre A-7. Notre chiffre 379 du 12|5|15. *Explosifs d'obusiers de 4·5—* Non chargés, complets avec douilles sans détonnateur ni extracteurs, mais avec amorces chargées..... Câble 5110. Chiffre A-7.	Par semaine, 5,000 à $16. Marché pour six mois.	La livraison devant commencer en octobre 1915
Explosifs de 18 livres— Obus non chargés, Mod. II, dessin 22004-D..... Cah. d. ch. L Câble 5141..... 3438 Chiffre A-7. Pièce 122.	Par semaine, 10,000 à $5. Marché pour six mois.	La livraison devant commencer en octobre 1915

En se reportant à ce tableau, on constate que les commandes embrassent cinq millions de projectiles auxquels se rattachent et dont doivent faire partie les cinq millions de fusées sur lesquelles porte l'enquête de la commission et dont la commande a été donnée à l'International Arms and Fuse Company et à l'American Ammunition Company.

Je voudrais maintenant dire un mot de la déposition de M. D. Carnegie qui, depuis le 24 septembre 1914 jusqu'en avril 1915, fut employé par la commission des obus à titre consultatif, en qualité de conseiller d'artillerie, si je ne me trompe, et qui, aux premiers jours d'avril, devenait membre de cette commission tout en gardant son titre de conseiller d'artillerie. M. Carnegie a affirmé à deux ou trois reprises —je n'ai pas par devers moi la partie de sa déposition qui porte là-dessus—que la commission était libre de fixer à son gré le prix qu'elle donnerait de ces projectiles, pourvu qu'il n'excédât point celui que le War-office avait lui-même fixé. Le tableau que j'ai déposé donne le prix des différents articles.

Passons maintenant aux commandes mentionnées à la page 140, et sur lesquelles portent les investigations de la commission. La première est pour 1,666,666 projectiles non chargés d'obusiers de 4 p. 5, au prix de $16.50 chacun. Vient ensuite la commande de 1,666,666 obus explosifs de 18 livres au prix de $16.50, et celle de 1,666,-666 obus chargés de 18 livres—des obus à balles, sans doute—au prix de $18 pièce. Or, la commission des obus prétend que du moment que le prix total des diverses parties des projectiles n'excède pas celui qui est mentionné en ce tableau ou autorisé par le War-office, elle était libre d'en donner la commande à son gré, au prix et aux personnes qu'il lui plaisait, et là ou bon lui semblait. Je ne veux pas dire par là que les trois membres de la commission que nous avons interrogés ont donné à entendre qu'ils avaient le droit de garder pour eux-mêmes une partie de cet argent.

Comme je le disais au commencement de mes observations, je ne veux pas discuter les dépositions; mais telle est l'attitude de la commission des obus.

M. Cantley et M. Watts se sont nettement affirmés aujourd'hui en ce sens; M. Watts plus nettement peut-être que les autres, mais tous ont prétendu qu'ils ne voulaient pas retirer de profits. Ils ajoutent cependant qu'ils avaient légalement parlant, la liberté de faire un bénéfice pourvu que le prix total des articles ne dépassât pas celui que le War-office avait autorisé; qu'ils étaient dans leur droit et pouvaient agir à leur gré.

Voilà en substance les faits sur lesquels je veux baser la demande que j'ai à faire au ministère. J'ai cherché à expliquer à la Chambre avec autant d'exactitude que possible—tous mes extraits sont tirés de documents officiels—la situation telle qu'elle se révélait hier matin. A cette date, M. Johnston a commencé l'audition contradictoire de sir Alexander Bertram, et il n'était pas rendu loin quand, malheureusement, on a soulevé une objection très sérieuse relativement à l'étendue de la juridiction des commissaires.

Mais, monsieur l'Orateur, avant de discuter ce côté de la question, je m'aperçois que j'ai omis un point important qui ressort de la déposition de sir Alexander Bertram. Il

se trouve à la page 342 et 343 de l'enquête, et vu son importance, je tiens à lire toute la page. M. Hellmuth, l'avocat du ministère, interrogeait le témoin. Voici le passage:

Or, général, par la suite, quand avez-vous appris ou compris qu'il y aurait une différence, considérable ou non, entre les prix du War-office et ceux dont vous aviez convenu avec les sous-entrepreneurs. Quand avez-vous compris cela la première fois?—R. Oh, environ une semaine ou dix jours plus tard probablement. Relativement à la première commande, voulez-vous dire?

D. Oui?—R. Oui.

D. Une semaine ou dix jours plus tard vous vous êtes aperçu qu'il y aurait un bénéfice?—R. Oui, monsieur. J'ai commencé à faire le total des prix des pièces séparées et j'ai calculé qu'il y aurait un surplus d'abord pour payer l'inspection et les écritures de la commission.

D. Or est-il probable que vous ayez discuté cela avec les autres membres de la commission?—R. Non, monsieur.

D. L'avez-vous discuté avec qui que ce soit à ce moment?—R. Non, monsieur, je ne l'ai pas fait.

D. Quand, pour la première fois, avez-vous discuté ces choses d'aucune façon avec quelqu'un et avec qui?—R. Avec le général Hughes.

D. Vers quel temps?—R. Oh, probablement en novembre ou décembre.

D. Novembre ou décembre 1914?—R. Oui, monsieur.

D. Vous me direz peut-être ce qui s'est passé à cet entretien?—R. Je me suis rendu à Ottawa pour des affaires concernant le travail de la commission et j'ai montré au général Hughes un état des profits sur les différentes pièces de l'obus; ils formaient un total considérable.

D. Pouvez-vous me donner un aperçu de ce total?—R. J'ai l'original. Je crois que pour les premiers 200,000 obus, nous avons calculé un surplus de $50,000.

D. Une grosse somme dans tous les cas. Veuillez continuer. Après lui avoir dit cela, qu'est-ce qui s'est passé?—R. Bien, j'avais trouvé que les dépenses d'administration de la commission étaient beaucoup moindres que j'avais prévu et je me demandais ce que nous devions faire du surplus. Il me semble que j'ai suggéré que s'il nous restait un surplus nous pourrions le donner au fonds patriotique. Le général Hughes répondit: "Non, remettez-le au War-office".

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. CARVELL: On voit que je tâche de mettre la Chambre au courant de toute l'histoire.

M. BEST: Elle prend un ton beaucoup plus doux qu'auparavant.

M. CARVELL: Je connais mon affaire et de telles remarques de la part d'un simple cultivateur sont très déplacées.

M. BEST: C'est vrai.

M. CARVELL: Je discuterai ces faits en avocat, et je ne me laisserai pas détourner de mon raisonnement par un simple cultivateur qui siège sur les dernières banquettes de la droite.

(Il lit):

D. Que je vous comprenne bien. Ainsi à ce moment vous étiez prêt à remettre le surplus au fonds patriotique. C'est-à-dire vous n'avez pas proposé de le garder?—R. Oh, non.

D. Vous n'y aviez pas pensé à ce moment?—R. Non, nous faisions notre travail par patriotisme.

D. Et le général Hughes répondit, "Remettez-le au War-office"?—R. Oui, monsieur.

D. Or cela se passait en décembre ou novembre?—R. Je ne saurais dire. Aux environs de novembre ou décembre. Vous savez qu'à cette époque-là, nous ne nous attendions pas recevoir d'autres commandes plus tard.

D. Alors, pour suivre cet ordre d'idées quelque peu, vous avez reçu d'autres commandes à votre connaissance?—R. Oui.

D. Et vous est-il venu à l'esprit, quand vous avez plus tard reçu ces commandes, qu'il en résulterait des surplus futurs?—R. Oui.

D. Qu'avez-vous fait à ce propos, en avez-vous parlé à quelqu'un?—R. Non.

D. Jusqu'à quand? Par la suite, quand avez-vous parlé, si vous l'avez fait, à quelqu'un d'un surplus possible, et à qui? Partez du moment que vous avez parlé au général Hughes en novembre ou décembre, avec qui avez-vous discuté ensuite la possibilité d'un surplus?—R. Je préférerais ne pas publier ce nom, à moins que la commission le désire.

D. Vous avez discuté la chose, n'est-ce pas?—R. Oui, un personnage haut placé m'a demandé un rapport du travail accompli, et je le lui ai donné.

D. Vers quelle date était-ce?—R. Vers le mois de mai ou juin. Ce fut après notre arrivée à Ottawa.

Sir William Meredith: Quand il parle de personnage haut placé peut-être ne verrait-il aucun inconvénient à dire si c'est un Canadien ou un Anglais?

M. Hellmuth: Mon savant confrère, M. Johnston, me dit qu'il est tout à fait satisfait.

D. Et vous dites que cela se passait en mai ou en juin?—R. Je crois que cela se passait quelques jours avant la première semaine de juin.

D. Puis-je demander si le montant était encore d'environ $52,000, ou s'il avait atteint des millions?—R. Non, il avait atteint $14,800,000.

Cela se passait durant la première semaine de l'enquête. Mais, monsieur l'Orateur, je crois que c'est lundi de cette semaine qu'on a soumis un état et qu'on a admis à l'enquête la date du 30 novembre 1915 qui est celle où l'ancienne commission des obus a cessé d'exister pour être remplacée par la commission impériale des obus. On verra cela aux pages 545 et 546 de ce rapport. Je me demande s'il est nécessaire de l'inclure au hansard. Cet état comprend tous les détails des différentes commandes accordées par le bureau de la guerre. Il parle d'obus de 100,000 obus à balles de 18 livres et de 100,000 obus à balles de 15 livres qui étaient compris dans une commande du 1er octobre. Il mentionne ensuite une statistique de la valeur du matériel commandé et la balance

de ce dernier ou de la main-d'œuvre. Je crois qu'ils sont tous deux appelés matériel—dans chaque commande distincte, le total, les prix du bureau de la guerre et les excédents ou les écarts désavantageux quels qu'ils soient. En somme, cet état indique que l'excédent—c'est-à-dire, l'écart entre les prix autorisés par le bureau de la guerre et le coût des articles pour la commission des obus—serait de $41,350,000, ce qui revient à dire, si l'on se place au point de vue de la loi, que les quatre entrepreneurs auraient le droit de prendre $41,350,000, mais, ainsi qu'ils le disent, moralement, ils n'ont jamais eu l'intention de le faire.

M. MIDDLEBRO: Ne s'agit-il pas de ces $30,000,000?

M. CARVELL: Je discuterai ce point dans un instant. L'état indiquant $41,360,000, mais à peine ce document avait-il été déposé qu'on y découvrait une erreur au sujet du coût de $1,666,666 obus de mortier de 45 livres, erreur qui représente environ $11,500,000. Cela abaisserait le profit prévu à $30,000,000 environ au lieu de $41,000,000. Ces chiffres n'ont pas été revisés et il va sans dire que j'ignore s'ils sont exacts ou erronés; je prends simplement l'état tel qu'on l'a déposé devant la commission.

Lorsque M. Johnston a voulu questionner sir Alexander Bertram, hier matin, il a suivi une façon de procéder que tous deux, lui et moi—j'avais pris son avis à ce sujet—estimions tout à fait convenable dans les circonstances. Afin qu'il n'y ait pas de doute sur ce qui s'est passé, je vais citer des extraits de l'enquête. Je ne suppose pas, monsieur l'Orateur, que vous ou aucun autre membre de la Chambre, en général, ayez eu l'occasion de voir ce document. Je me suis adressé à celui qui était chargé de préparer ce rapport et je lui ai demandé de m'en procurer un certain nombre de copies au dactylographe. Il m'a répondu que les copies imprimées ne seraient prêtes qu'à une heure avancée de l'après-midi, mais j'ai insisté auprès de lui pour qu'il me procurât deux copies imprimées, s'il pouvait le faire, et, à ma grande surprise, au moment même où la commission a levé sa séance, à une heure, il m'a apporté deux copies imprimées mais qui ne contenaient le rapport que de la première heure ou de la première heure et demie de l'enquête. J'ai donné une de ces copies au premier ministre; quant à l'autre, j'en citerai des extraits moi-même. Je regrette de n'avoir pas réussi à obtenir un plus grand nombre de ces copies. Je cite de la page 371, se rapportant à l'examen de M. Johnson:

M. Ewart: Je tiens à faire observer à la commission que les commandes dont M. Johnston parle maintenant ne sont pas du ressort de la commission et que la même observation s'applique à ce qui regarde les commandes de caisses, et d'obus sans charge—les prix payés pour ces articles.

Le témoin: Je n'ai jamais entendu parler de $9.25. Les 400,000 ont été acceptés à $6 pièce.

M. Ewart: Je tiens à insister sur mon objection que ceci n'a rien à voir aux affaires en question. Si l'on continue cette manière de procéder, cela nous entraînera dans une audition et une audition contradictoire sans fin. Si M. Johnston pose ces questions, nous devrons examiner d'autres faits.

M. Johnston: Je vais lire une partie de la lettre, afin de rafraîchir votre mémoire.

A la page 32 de l'état imprimé, on trouve ce qui suit dans la pièce n° 28: "Peut aussi fournir encore 400,000 obus à balles de 15 ou de 18 livres, sans charge, placés dans des caisses à obus, même livraison, prix $9.25 chacun, y compris les caisses mais non le coût de l'inspection".

Maintenant, voulez-vous me dire (et je ne demande pas autre chose que la simple vérité) si l'on vous a demandé $9.25, ce qui représenterait $9.25 moins 20 cents pour la caisse, lorsque vous nous dites que vous vous étiez mis dans l'idée qu'il y aurait un bénéfice de $8.55?—R. Je vais vous dire pourquoi. $8.55, la caisse comprise.

D. Etait-ce là l'unique raison?—R. Je l'ignore. Je ne me rappelle pas ce prix de $8.55.

D. Le 18 septembre, le général Hughes a adressé à "Trooper" ce qui suit: "Au sujet de votre dépêche chiffrée du 17 septembre, la commission fait rapport quant au prix de 100,000 obus à balles de 18, alors que d'après les devis indiqués à votre câblogramme le prix sera de $8.55 pièce livré à Montréal, 20,000, le 1er novembre et, au moins, 30,000 chaque mois suivant". Vous rappelez-vous cela?—R. S'agissait-il de la première offre?

D. C'est la première offre que je puis trouver quant au prix?—R. Oui.

D. Et cela se passait le 18 septembre?—R. Oui, monsieur.

D. Alors "la commission fait rapport de 100,000 obus à balles au prix de $8.30 pièce"?—R. Un obus de 15 livres.

M. Ewart:—Vous feriez mieux de le lire, monsieur Johnston.

M. Johnston: Très bien. "Le comité fait rapport de 100,000 obus à balles de 15 livres". On a accepté ce prix, d'après la pièce 18, le 18 septembre, mais il n'a été nullement question de fusées.

D. Vous nous avez dit que c'est ainsi que je l'ai compris, que vous saviez qu'il y avait un profit sur cette entreprise?—R. Vous allez encore en arrière. C'est longtemps après le 18 septembre, j'ai dit plusieurs semaines, que nous avons vu qu'il y aurait un profit.

D. Vous avez dit que vers la fin de novembre vous aviez découvert qu'il y aurait un profit à $8.55, et vous dites aujourd'hui que longtemps avant cela vous aviez décidé qu'il y aurait un profit? C'est ce que vous avez juré ce matin?—R. Eh bien, que voulez-vous dire?

D. Que dites-vous vous même? Je ne suis pas le témoin.—R. Que voulez-vous savoir?

D. La question est celle-ci: Vous avez dit hier que vers la fin de novembre vous étiez convaincu qu'il y aurait un profit à $8.55?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez dit ce matin que longtemps avant cela vous saviez qu'il y aurait un profit à $8.55?—R. J'ai dit cela sans en être bien certain.

D. Je vous demande maintenant comment il se fait que le 24 novembre, d'après ce câblegramme, vous avez demandé $9.05 pour le même article, soit 70 cents de plus par obus; je veux en savoir la raison?—R. Je ne puis m'en rappeler.

D. Vous ne pouvez m'en donner aucune raison?—R. Non.

M. Ewart: Il en a donné une: les boîtes.—R. Vous devez vous rappeler que la première commande ne comprenait pas les boîtes qui nous coûtent $1 la pièce.

D. Je vous alloue 20 cents, ce qui est plus qu'elles ne vous coûtent, et je vous demande une explication de la différence?—R. Je ne me souviens pas.

D. Votre avocat paraît intervenir et dire que vous avez répondu à la question?—R. Je ne puis me rappeler; je n'ai jamais vu la lettre ou le câblogramme depuis; nous ne passons pas tout notre temps sur ces paperasses.

L'hon. M. Duff: Vous pourriez peut-être, en toute justice, M. Johnson, appeler l'attention du général Bertram sur une phrase qui se trouve un peu plus loin.

M. Johnson: "Décision prompte nécessaire, car les prix des matières premières augmentent rapidement," que dites-vous à ce sujet? Vous rappelez-vous cela?—R. Cela peut avoir influé beaucoup, et probablement nous y avons songé dans le temps, parce que nous avions appris que l'on payait plus cher aux Etats-Unis; il n'y a rien comme d'être du côté le plus sûr.

D. Qui avez-vous consulté au sujet des prix dans ce cas-ci?—R. Mon secrétaire.

D. Pas d'autre?—R. Non.

D. Le colonel Carnegie connaissait-il quelque chose de ces prix?—R. Rien de défini.

D. Que pouvait-il savoir, s'il ne savait rien de précis, car il n'y avait qu'une chose à connaître, la qualité de l'obus et le prix que vous fixiez? —R. A quelle date est-ce?

D. Je parle du mois de novembre?—R. Oui, oui, il a discuté les prix.

D. Vous souvenez-vous d'avoir discuté avec lui ces prix en particulier?—R. Oui.

D. Quels sont vos souvenirs à cet égard?—R. Nous avons discuté les prix, et la hausse des prix sur les matières premières, et plusieurs autres questions pour arriver à déterminer le prix de l'obus.

D. C'était avant le 24 novembre, qui était la date à laquelle vous avez, je crois, fixé le prix? —R. Oui.

D. C'est le 18 septembre que vous avez fixé le bas prix de $8.55?—R. Oui.

D. Vous rappelez-vous avoir discuté avec lui, non pas une discussion générale, mais discuté ce prix en particulier—vous savez que c'était au commencement de cette transaction?—R. Le 18 septembre?

D. Ou dans le mois de septembre?—R. Je ne crois pas qu'il était arrivé au Canada à cette date.

D. Quand est-il devenu membre de la commission?—R. A peu près vers le 20.

Sir William Meredith: Il a été nommé inspecteur le 24 septembre.

M. Hellmuth: Conseiller d'ordonnance?—R. Oui.

[M. Carvell.]

D. Quand est-il devenu membre de la commission?—R. En 1915, en mai ou en juin, je ne sais trop.

D. Dans tous les cas, c'était après cette transaction?—R. Oui.

D. Vous voyez la raison qui m'oblige à vous importuner?—R. Vous ne m'importunez pas du tout.

D. Je vous importune, parce que je veux avoir une réponse que vous ne me donnez pas; je vous demande si vous vous rappelez une conversation particulière avec M. Carnegie ou toute autre personne lorsque vous avez fixé le prix de l'obus à $8.55 ou $9.25?—R. Je ne puis me rappeler aucune conversation particulière, excepté ce que vous voyez vous-même en toutes lettres dans les dossiers; je vois que nous avons discuté la question.

D. Vous ne pouvez pas me dire quel renseignement M. Carnegie ou toute autre personne vous a donné qui vous a décidé à fixer ces prix?—R. Oui, il avait apporté d'Angleterre une foule de renseignements.

D. Je n'en doute pas, mais au sujet de ces prix en particulier, si vous voulez bien vous en tenir à cela, pouvez-vous me rapporter aucune conversation ou interview?—R. Non, je ne le puis pas; nous étions en communication continuelle; il était assis à un côté de la table, et j'étais à l'autre.

D. Il n'était pas à un côté de la table avant d'être arrivé au Canada en septembre?—R. Non.

D. La première date dont je parle, est le 18 septembre?—R. Très bien.

Sir William Meredith: A quoi sert de lui demander s'il a conversé avec une personne qui n'était pas ici?

M. Johnson: Lorsque le témoin donne un témoignage général...

Sir William Meredith: Le témoin doit être traité comme un homme respectable.

M. Johnson: Je crois que je le traite comme un homme respectable. Si vous pensez le contraire, je ne l'examinerai pas.

Sir William Meredith: Vous avez le droit de le questionner à fond, mais traitez-le comme un homme respectable.

M. Johnston: En quoi lui ai-je manqué d'égards?

Sir William Meredith: Vous me paraissez le traiter comme le plus vulgaire témoin que vous supposeriez malhonnête.

M. Johnston: Je prétends que non; et je repousse l'imputation que je manque d'égards qui sont dus au témoin.

Sir William Meredith: Je n'y peux rien; c'est l'opinion que j'ai de la manière dont vous conduisez votre interrogatoire.

M. Johnston: Si je dois mettre des gants blancs pour questionner les témoins, vaut autant que je me retire.

Sir William Meredith: Comme je l'ai dit, vous pouvez scruter à fond, mais ne faites pas d'observations blessantes.

M. Johnston: Je ne sache pas avoir rien dit d'offensant.

Sir William Meredith: Je crois que cette discussion a suffisamment duré.

M. Johnston: Avez-vous alors consulté quelque autre de vos collègues au sujet des prix?—R. Non, monsieur.

M. Johnston: Je ne voulais pas demander à ces témoins.. Je me suis naturellement senti quelque peu gêné après les remarques que l'on vient de faire.

Le témoin: Ne croyez pas, monsieur Johnston, que vous m'offensez le moins du monde: je désire vous donner tout ce qu'il vous faudra, et toujours de la meilleure grâce du monde.

M. Johnston: J'ai à parler de quelque chose à messieurs les commissaires, en général, un instant seulement. J'aurais voulu interroger ce témoin, si toutefois je continue à l'interroger, sur certaines affaires relatives à la commande du premier octobre, où ces quatre hommes ont, pour la première fois, pris part à des opérations concernant les obus, sur lesquelles affaires je me suis abstenu d'interroger l'autre témoin, parce que l'on a réservé la question de savoir...

M. Ewart: Nous n'entendons pas, monsieur Johnston, et nous aimerions vraiment à vous entendre.

M. Johnston: ...de savoir s'il m'était permis d'aborder ce point. Si la commission est d'avis que je ne dois poser aucune question à ce sujet, je m'arrêterai là.

M. Hellmuth: S'il m'est permis d'intervenir, je dirai que, quant à moi, je ne désire m'opposer à aucune question tendant à établir la qualité dans laquelle ces hommes ont agi. Pour ce qui est des commandes sortant du cadre assigné à cette enquête, c'est autre chose; mais on peut bien, selon moi, poser aux témoins des questions qui tendraient à cela.

M. Johnston: La recherche de ce qui s'est passé d'après les divers témoins, peut avoir de l'importance à notre point de vue, à mon point de vue tout au moins, et c'est ce que j'ai alors soutenu. Au reste, les conventions ont été établies et elles sont devant la commission, et il doit sûrement m'être permis d'interroger les témoins sur des conventions dont mon savant ami M. Hellmuth a établi l'existence et qui font maintenant partie du dossier. Si on a pu en faire la preuve et que tout de même il ne nous soit pas permis d'aller au delà, mon devoir est bien simple et, si c'est ainsi que la commission en décide, je ne ferai même pas de question tendancieuse.

M. Hellmuth: Je ne m'oppose pas à ce que vous fassiez des questions relatives à ces marchés passés entre la commission des obus ou les quatre membres de cette commission et le secrétaire d'Etat de la guerre par l'entremise du général Hughes; tout ce à quoi je m'oppose, c'est à des questions portant sur des marchés que ces hommes auraient fait avec d'autres au sujet de cette affaire. Je suis d'avis cependant que rien ne s'oppose à ce que l'on cherche dans ces contrats ou dans les circonstances ce que leurs relations ont été. Quant à cela, je ne m'y oppose nullement et je serai bien aise qu'on le fasse.

M. Johnston: Je répondrai à cela en disant que, la question ayant été posée hier au général Bertram de savoir s'ils avaient agi en qualité d'entrepreneurs, d'administrateurs et d'agents, cette question dépend absolument de ce qui s'est fait en vertu de ces marchés une fois conclus; et les faits qui se rattachent aux marchés eux-mêmes ou à la conduite de ce témoin et d'autres devraient m'être connus afin de pouvoir montrer en quelle qualité ces gens-là agissaient, en dépit de ce que l'on a dit hier qu'ils n'avaient pas agi comme entrepreneurs, mais comme agents.

Sir William Meredith: Vous ne m'avez pas bien expliqué jusqu'où vous entendiez faire porter l'enquête. Votre intention est-elle d'interroger les témoins sur des marchés autres que les quatre que l'on a soumis à cette commission pour une vérification des prix auxquels les commandes ont été adjugées ou obtenues des bureaux de la guerre, aussi bien que des prix auxquels elles ont été adjugées à ceux qui ont eu affaire à la commission des obus? Est-ce bien là votre intention?

M. Johnston: Je désirerais connaître aussi les rapports qui ont existé entre eux dans leurs agissements, quels comptes l'on a tenus et quels paiements l'on a faits. C'est ce que j'ai dit, ou c'est du moins ce que j'avais l'intention de dire, lorsque les commissaires ont décidé que, jusqu'à nouvel ordre, je ne devais pas m'enquérir de cette chose et c'est ce dont je me suis abstenu.

(Les commissaires se consultent.)

Sir William Meredith: Monsieur Johnston, les commissaires sont d'avis que vous pouvez interroger ce témoin ou d'autres sur les rapports du comité des obus avec les bureaux de la guerre ou le ministre de la Milice, mais vous ne pouvez pas entrer dans le détail d'une transaction qui ne fait pas l'objet de cette enquête.

M. Johnston: Il me semble que, s'il ne m'est pas permis d'entrer dans des détails.... Pour me faire mieux comprendre, je vais donner les dates des contrats: le 1er octobre 1914, pièce 23; le 20 octobre 1914, pièce 31; le 1er juillet 1915, pièce 122. Les faits superficiels, ceux qui portent généralement sur les contrats, sont connus.

L'hon. M. Duff: Voyons le premier, et tâchons de nous comprendre. C'est le contrat passé entre les bureaux de la guerre et ces messieurs.

M. Johnston: Parfaitement.

L'hon. M. Duff: Les observations de sir William Meredith ne s'adressaient pas à celui-ci.

M. Johnston: Voyons alors celui du 20 octobre 1914, pièce n° 31.

L'hon. M. Duff: C'est la même chose; c'est un marché entre les bureaux de la guerre et ces messieurs.

M. Johnston: C'est vrai; et maintenant celui de 1915, le 1er juillet, page 139.

L'hon. M. Duff: C'est encore la même chose.

M. Johnston: Tous ils sont sur le même pied, et ce que j'ai demandé la permission de faire, c'est de montrer ce que ces quatre hommes ont fait. Pour cela, je désire interroger le témoin sur les prix qu'ils ont eus des bureaux de la guerre et sur ceux qu'ils ont payés aux sous-traitants.

Sir William Meredith: Cela entraîne des recherches relatives à chacune des transactions mentionnées dans cet accord. Quatre seulement font l'objet de cette enquête.

M. Johnston: Je voudrais qu'il n'y eut pas de malentendu sur ce que je désire faire, et j'expose clairement à la commission l'objet que j'ai en vue. Il va de soi que je me conformerai à la décision de MM. les commissaires. Cette décision, si je ne me trompe, est que je n'ai pas le droit d'entrer dans le détail de ces choses dans le but de connaître les faits que j'ai mentionnés.

L'hon. M. Duff: Les détails des prix de certaines entreprises autres que les quatre entreprises en question.

M. Johnston: Oui.

L'hon. M. Duff: C'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'adjudications pour fabrication de fusées...

M. Johnston: Non, je le comprends, dans la mesure où il s'agit de fusées: seulement les fusées figurent avec d'autres objets dans le contrat du 1er juillet 1915, parce qu'il y avait une somme payée en une fois de $16.50, en ce qui concerne ces quatre parties contractantes, nominalement ou réellement contractantes, et comme je l'ai observé et l'observe encore, afin

de connaître exactement la situation de ces messieurs, je demande qu'on me permette de discuter la transaction—et pour généraliser autant que possible—tout l'ensemble de la transaction portant non pas sur la situation que ces messieurs ont réellement occupée vis-à-vis du War-Office ou envers tout autre, à l'égard de ces entreprises se rattachant aux mêmes objets.

Sir William Meredith: Notre décision est claire, M. Johnston; vous voudrez bien vous y conformer.

M. Johnston: Je ne sais trop si j'en puis bien saisir la portée.

Sir William Meredith: Posez vos questions et si elles sont contraires à la décision, nous nous prononcerons à cet égard.

M. Johnston: Je pourrais peut-être poser certaines questions qui élucideront la nature de la décision et ma propre situation, et cela en interrogeant ce témoin au sujet des personnes qui ont obtenu des sous-entreprises, et touchant les prix stipulés au contrat du 1er octobre 1914.

Sir William Meredith: Cela est exclus, sauf pour ces quatre entreprises.

M. Johnston: Il s'agit maintenant du 1er octobre 1914.

Sir William Meredith: Si je saisis bien votre pensée, s'il existe un plein prix de $16.50, en partie seulement pour la fusée, la décision ne vous empêcherait pas de poser des questions sur le reste des $16.50, quel qu'il soit.

L'hon. M. Duff: Cela s'entend des cinq millions.

M. Johnston: Oui, je le comprends.

M. Ewart: Ce n'est pas là le contrat du 1er octobre.

M. Johnston: Le marché du 1er octobre 1914 n'est pas une entreprise de ce genre, vous le voyez. Si c'est là la décision, je ne saurais chercher à m'éclairer sur les objets mêmes dont il s'agit en ce moment, et il est inutile de poser des questions qui seraient contraires à la décision donnée.

Sir William Meredith: En effet, il serait inutile de perdre un temps précieux.

Mr. Johnston: Parce que, chaque question serait éliminée comme contraire à la décision, et je ne tiens nullement à me mettre en pareille posture.

M. Hellmuth: Quant à la décision et aux questions tendant à l'élucidation de la situation des quatre messieurs en question vis-à-vis du War-office, à savoir si, tout en étant entrepreneurs au sens légal, ils se considéraient comme mandataires ou agents, je ne sache pas que pareilles questions soient contraires à la décision.

Sir William Meredith: Nullement.

M. Hellmuth: Mais si mon savant confrère, M. Johnston, veut poser des questions au sujet d'une autre entreprise ou d'une sous-entreprise effectuée par ces quatre messieurs avec quelque autre personne, relativement à un objet qui n'est pas couvert par le texte du décret du conseil, il ne le saurait faire.

L'hon. M. Duff: Ou bien une question qui soit étrangère à l'entreprise des cinq millions.

M. Johnston: Si j'ai soulevé la question, c'est que j'ai pris comme échantillon un marché du 1er octobre qui ne se rattache nullement aux fusées et je ne l'ai amené sur le tapis, que dans le but d'établir les relations contractuelles ou autres existant entre ces intéressés; or, pour cela, il faudrait examiner la question de leurs sous-entreprises, ou de leurs paiements, et de leurs modes de paiement, de leur comptabilité et ainsi de suite, ce qui, naturellement, serait nécessaire pour établir s'ils étaient entrepreneurs ou agents.

Sir William Meredith: Vous le savez sans doute, le décret du conseil déclare qu'il pourra être soumis d'autres questions à cette commission, si on le juge expédient. Si quelqu'un croit qu'il importe de faire enquête sur ces questions, et qu'il nous faille passer tout l'été ici à faire cette besogne, je suppose qu'on peut formuler des représentations. M. Carvell est député au Parlement, il peut saisir la Chambre de cette question et lui demander d'étendre le champ de l'enquête; mais il nous faut demeurer dans les bornes de nos attributions.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il serait préférable de lire les douze lignes suivantes.

M. CARVELL (lisant):

Sir William Meredith: Vous le comprenez, M. Johnston, touchant ce marché de cinq millions, la question des profits réalisés par qui que ce soit peut être l'objet de l'enquête.

M. Johnston: Je le comprends.

L'hon. M. Duff: Non seulement quant aux fusées, vous le savez.

M. Johnston: Oui. Et quant aux cinq millions de fusées, non seulement quant au prix des fusées mais aux prix stipulés dans la sous-entreprise, et ainsi de suite.

L'hon. M. Duff: Relativement aux profits, et quant aux entreprises de fabrication de fusées faites par qui que ce soit. Les entreprises de fabrication de fusées, parlant approximativement,—ont constitué un élément de la transaction des cinq millions et les observations faites au sujet des autres entreprises ne s'appliquent pas aux cinq millions.

M. Johnston: Je le comprends, l'entreprise des cinq millions peut devenir l'objet de toute l'enquête, de toute l'inspection de documents et de tout l'examen qu'on peut juger nécessaire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il me semble que cela suffit.

M. CARVELL: Je n'avais pas l'intention de lire ce passage, parce que ce n'est que la répétition de ce qui précède. Pour tout résumer, vous voyez, monsieur l'Orateur, en quelle situation se trouve M. Johnston, dans cette enquête. Le conseil du Gouvernement, sans demander le consentement ou l'avis de qui que ce soit—et cela à fort bon droit, à mon avis—a mis au dossier toute la correspondance échangée jusqu'au marché du 1er octobre, partie de la correspondance échangée jusqu'au contrat du 20 octobre et une minime partie de la correspondance échangée jusqu'au marché du 1er juillet.

Et l'on affirme sans matérialité, sans livre, sans document, sans papier ou preuve d'aucune sorte que les profits nets sur la première commande devaient être d'environ $52,000. Je tiens à déclarer immédiatement que plus tard la somme fut réduite à $42,000 et alors, pour qu'il n'y ait pas de discussions au sujet des faits réels, à l'avenir, j'en parlerai comme étant $42,000. Il

dit qu'il n'y a pas de preuve donnée pour les profits de la seconde commande, parce qu'il s'agissait de boîtes à obus et de caisses à cartouches, mais le profit est donné comme ayant été d'environ $14,800,000. Ces trois documents sont déposés et se sont simplement de pures déclarations, préparées, je le présume, par des teneurs de livres, car lorsque le général Bertram fut interrogé à ce sujet, il n'en connaissait rien, mais il déclara qu'on le lui avait dit. Au moment où M. Johnston essaye par une audition contradictoire d'examiner la méthode avec laquelle on est arrivé au profit évalué dans un cas à $42,000 et à $14,800,000 dans l'autre, il en est empêché. Il me semble que c'est une violation des règles les plus élémentaires de la conduite de l'audition des témoins faite par les avocats devant les tribunaux; et je présume—en réalité, je le sais—que les commissaires s'efforcent d'appliquer à cette question les mêmes règles qui seraient suivies devant un tribunal.

M. BURNHAM: Cela ne dépend-il pas des pouvoirs de la commission?

M. CARVELL: Les règles qui devraient faire accepter ou rejeter les témoignages devraient être les règles ordinaires qui président à l'acceptation ou au rejet d'un témoignage devant une cour de justice. Je ne sais pas si cela a été établi ainsi, mais c'est si élémentaire que je suis persuadé que si les commissaires étaient ici, ils seraient de mon avis.

M. MORPHY: La déclaration dont a parlé l'honorable député relative aux $42,000, a-t-elle été assermentée comme exacte par un employé de la commission des obus?

M. CARVELL: Le gérant Bertram a dit qu'il admettait que les profits avaient été de $52,000 dans un cas et plus tard un document fut présenté, sans être certifié par personne, établissant que les profits nets réalisés dans cette commande avaient été de $42,000.

M. MORPHY: Avez-vous eu le serment du général Bertram?

M. CARVELL: J'ai lu sa déclaration et pour l'information de mon honorable ami je vais encore y revenir.

M. MORPHY: Je n'y tiens pas.

M. CARVELL: J'ai lu tout ce qu'il a dit.

M. BURNHAM: S'il y avait droit, quelle différence peut faire l'importance du montant?

M. CARVELL: Je crains que mon honorable ami ne suive pas l'augmentation. J'ai dit une demi-douzaine de fois que le général Bertram et ses collègues ne prétendaient pas qu'ils avaient le droit de prendre l'argent. Il vaudrait peut-être mieux me laisser parler et quand j'aurai fini je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions que les honorables députés pourraient me poser.

Nous nous trouvons dans cette situation légale qu'un grand nombre de déclarations très importantes ont été faites—que des profits s'élevant dans un cas à $42,000, dans le deuxième cas à $14,800,000 et dans le troisième cas à environ $30,000,000 ont été faits dans les opérations de la commission des obus. Je ne dis pas que ses membres avaient l'intention de les prendre, mais qu'ils les avaient réalisés sur les prix autorisés par le War-office. Mais nous ne savons pas comment on est arrivé à obtenir ces prix, sauf comme je l'ai expliqué dans les deux ou trois cas en question. Nous avons pensé que nous avions le droit de nous faire montrer exactement comment on en était arrivé à établir ces chiffres; nous devrions avoir le droit de savoir combien il en coûte pour les frais d'administration de la commission des obus; nous devrions avoir le droit de savoir si les profits ou les économies—je ne veux pas employer le mot profit—sur la commande au lieu d'être de $14,800,000 n'auraient pas pu être de $25,000,000 ou même peut-être de $30,000,000. Mais on nous donne simplement une pure affirmation. On nous dit que le montant est de $14,800,000 et on ne nous permet d'avoir aucun détail pour expliquer comment on en est arrivé à établir cette somme, et on ne nous laisse poser aucune question pour que nous puissions savoir comment les montants ont été obtenus.

M. BURNHAM: L'honorable député veut-il me permettre de lui poser une question?

M. CARVELL: Oui.

M. BURNHAM: J'assistais à la séance et j'ai entendu la discussion. La question pour moi—et comme membre de la Chambre, je dois essayer de comprendre l'affaire—est que si ces messieurs étaient des entrepreneurs, vous n'avez aucun droit de faire une enquête sur ces questions. Par conséquent, c'est des pouvoirs de la commission dont vous devez vous informer tout d'abord.

M. CARVELL: Si le Parlement et le Gouvernement ou si les membres de la commissioin des obus eux-mêmes prétendent

qu'ils étaient tout simplement des entrepreneurs, s'ils se retranchent derrière leur position pour dire: " C'est notre affaire et vous n'avez rien à y voir; nous pouvons faire les profits que nous voudrons; nous pouvons payer $5 à un ami pour tel article, tandis que nous ne le paierons que $2 à un autre. . .

M. BEST: Est-ce là ce qu'ils ont fait?

M. CARVELL: Je prierais le paysan qui m'interrompt, là-bas, de vouloir bien garder le silence. . . .

M. WILCOX: Je repousse l'injure que l'honorable membre vient de lancer à l'adresse des cultivateurs qui siègent ici.

Plusieurs DEPUTES: Silence.

M. l'ORATEUR: A l'ordre.

M. WILCOX: Je déclare que si les cultivateurs étaient un peu plus nombreux dans la Chambre et qu'il y eut moins de députés comme l'honorable représentant de Carleton, les choses iraient bien mieux.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. BEST: Je ne suis qu'un simple cultivateur, mais je ne voudrais jamais être l'associé du député de Carleton.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. BEST: Je pense. . . (Interruptions.) Je pense que s'il était en Irlande, on le fusillerait. (Vives protestations.) Il est traître à l'empire.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. BEST: Oui, je le répète, il est traître à l'empire.

Un DEPUTE: C'est un joli spécimen.

M. l'ORATEUR: Je ferai observer que, pour ma part, je connais un bon nombre de membres de cette Chambre, qui siègent des deux côtés, et qui appartiennent à la classe agricole. . .

M. CARVELL: Je suis moi-même cultivateur.

M. l'ORATEUR: . . . et j'ai pour eux la plus haute considération. Je les tiens pour des gentilshommes.

M. CARVELL: Je n'aurais peut-être pas dû faire l'observation que j'ai formulée à l'adresse de l'honorable député de Dufferin (M. Best). Je suis moi-même cultivateur.

M. DAVIDSON: Alors, vous avez doublement tort.

M. WILCOX: Nous vous connaissons.

M. CARVELL: Je me suis efforcé de discuter cette question au point de vue strict du droit et je me suis abstenu de faire le moindre commentaire sur les faits de l'enquête. Je m'efforçais de répondre à la question que m'a posée l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham), à savoir si ces transactions regardent qui que ce soit, en supposant que ces messieurs fussent dans la situation d'entrepreneurs vis-à-vis du gouvernement anglais.

Je soutiens que si les quatre membres actifs de la commission des obus prenaient cette attitude, que si le Parlement et le gouvernement voient la situation sous le même jour, à savoir que ces messieurs ont fait une convention avec le gouvernement anglais pour lui fournir des obus à un prix déterminé, de sorte qu'ils n'ont de compte à rendre à personne au sujet des prix payés à des amis, au sujet des pertes qu'ils auraient subies du moment qu'ils ont rempli les conditions du marché. Alors, je l'avoue, je n'aurais aucune raison de vous faire la demande dont la Chambre est saisie. Mais, je l'ai affirmé à cette Chambre, les membres de l'ancienne commission des obus n'ont pas adopté cette attitude. Ils prétendent que, bien qu'il soit vrai qu'ils ont accepté d'être considérés comme des entrepreneurs aux yeux de la loi, leur intention a toujours été de remettre les profits réalisés à qui de droit, et c'est ce qu'ils ont fait; ces profits ont été remis à leurs successeurs, les membres de la commission impériale des munitions.

Voilà qui suffit à répondre, je l'espère, à la question de l'honorable député de Peterborough (M. Burnham). Je me suis efforcé d'être aussi clair que possible.

Pour arriver à une conclusion juste sur la conduite des membres de l'ancienne commission des obus et sur la question de savoir si oui ou non leur administration a été au-dessus de tout reproche, au point de vue des affamés; pour nous bien convaincre et convaincre le pays si ces munitions, qui ont été achetées pour le compte du gouvernement anglais, et, s'il faut en croire les déclarations faites par le ministre des Finances il y a quelques mois, pour le compte du gouvernement canadien, l'ont été à aussi bon compte que possible et si cette opération fut aussi avantageuse au point de vue qu'elle aurait dû l'être. Je soumets respectueusement, monsieur l'Orateur, que l'on devrait élargir le champ de cette enquête. Je fais cette demande, afin que nous ayons le droit de nous enquérir des méthodes qui leur ont permis de déclarer avoir épargné

$42,000 dans une transaction, $14,800,000, dans une autre et $30,000,000 en tout. Voilà les faits que je veux signaler à l'attention du Parlement et tout particulièrement du premier ministre, il est un avocat distingué, de sorte qu'il est en mesure d'apprécier exactement les circonstances sur lesquelles j'attire son attention.

Je n'irai pas jusqu'à révoquer en doute le bien fondé de la décision des commissaires; au contraire, je m'en garderai absolument. J'ai exposé ces faits à la Chambre pour qu'elle les traite exclusivement au point de vue légal sans mettre de côté la question d'intérêt public, et pour que ce sujet soit discuté à ce point de vue et non au point de vue de ce qui a pu ou pourra se passer devant la commission royale. Inutile de dire à la Chambre que, selon moi, il serait entièrement hors de propos de discuter ce point, et je n'ai pas l'intention de le faire, car la commission royale a déjà rempli la moitié ou le tiers de sa tâche. Il sera toujours temps de discuter l'œuvre de la commission quand les témoins auront été entendus et quand les faits auront été révélés au public.

Avant de terminer je signalerai au premier ministre—quand même cela ne serait pas compris dans l'avis que je vous ai donné, monsieur l'Orateur—que la loi relative aux enquêtes ne prévoit pas la possibilité de recueillir la déposition d'un témoin en dehors du Canada, ni de le forcer à se présenter devant la commission. Vous le savez, monsieur l'Orateur, la loi de la plupart des Etats de l'Union américaine prévoit que l'on pourra forcer les témoins à comparaître devant les commissions instituées par nos tribunaux dans certaines circonstances. Voici le texte de la loi de l'Etat de New-York. Je pense pouvoir la citer presque textuellement, bien que je ne l'aie pas ici. Je crois que c'est l'article 915 du code de l'Etat de New-York, qui dit: "Toute partie à un procès, cause ou action pendant devant un tribunal peut demander l'institution d'une commission, sujet à procéder ultérieurement, et cette commission a droit d'interroger les témoins sous serment, de demander et exiger le dépôt de documents", jusqu'à épuisement de la cause. On a rendu, dans l'Etat de New-York, des décisions comportant qu'un juge, en vertu de la procédure ainsi permise, peut faire assigner par subpœna et forcer des témoins à déposer devant la commission instituée, tout comme peuvent le faire nos propres tribunaux. Notre loi relative aux enquêtes nous met dans cette même situation, mais ne contient pas de telles dispositions, c'est-à-dire qu'elle ne reconnaît pas l'existence de parties ni celle d'une commission comme tribunal. Nos commissaires ne peuvent donc pas instituer de commission ayant droit d'aller recueillir, dans un Etat de l'Union américaine, la déposition d'un témoin, comme le pourrait un tribunal. Je signale ce point au premier ministre dans l'intention que, le plus tôt possible...

L'hon. M. DOHERTY: Que l'honorable député veuille me permettre de l'interrompre. Il n'est pas absolument vrai que le statut de l'Etat de New-York auquel il fait allusion puisse s'appliquer comme il le dit, et en général les statuts relatifs à pareil sujet se limitent entièrement, dans leur application, aux procédures civiles ou criminelles. Par conséquent, il nous est inutile d'assimiler cette commission à un tribunal tant que nous n'aurons pas à procéder au civil ou au criminel. S'il s'agissait de procéder ainsi, nos tribunaux sont assez nombreux pour qu'il nous fût possible d'y recourir, et nous pourrions invoquer ce statut devant eux.

M. CARVELL: Je signale ce point à l'attention de la Chambre et j'espère que le ministre de la Justice trouvera moyen d'assujettir une commission d'enquête comme celle dont je parle, aux dispositions de la loi de l'Etat de New-York.

L'hon. M. DOHERTY: Il nous faudrait être en état de modifier la loi de l'Etat de New-York.

M. CARVELL: J'ai énoncé le but que je me proposais en signalant ce point à l'attention de la Chambre. Je voulais demander au premier ministre s'il pouvait trouver moyen de faire adopter une loi assujettissant notre commission instituée en vertu de la loi des enquêtes aux dispositions de la loi de New-York ou d'une autre loi semblable, afin d'obtenir la déposition de témoins que la loi actuelle ne permet pas d'amener des Etats-Unis au Canada.

J'ai tâché d'être aussi clair que possible. J'espère que la Chambre comprendra la situation telle que je l'ai exposée et jugera à propos d'étendre le champ de l'enquête de façon à permettre à la population du Canada de connaître non seulement des bribes éparses des trois ou quatre question soumises au sujet de transactions comprenant des centaines de millions de piastres, mais tous les faits de la cause.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député a très clairement défini son attitude.

J'ai une réserve à faire concernant certaines parties de la fin de son discours. Quelques orateurs de la gauche ont déjà soutenu qu'il serait à propos de modifier la loi sur les enquêtes, de manière à faciliter la sommation des témoins et à assurer leur présence. Lorsque cette proposition fut faite, au commencement d'avril, je l'ai signalée à l'attention du ministre de la Justice en lui disant qu'il y aurait peut-être lieu de faire les changements indiqués, si la chose était possible. L'obstacle qu'il a rencontré et qui apparaît clairement à tous ceux qui étudient la question, est celui-ci: La loi qu'il faudrait modifier pour obtenir le résultat que nous avons en vue serait la loi en vigueur dans l'Etat de New-York. Si cette loi était modifiée de manière à permettre à une commission, instituée par un gouvernement étranger, d'exercer à New-York, par l'intermédiaire des tribunaux américains, les mêmes pouvoirs que ces derniers pour obliger les témoins à comparaître et à déposer, tous les obstacles disparaîtraient. Sans avoir étudié la question avec autant de soin que le ministre de la Justice, je partage son avis sur ce point et je ne crois pas qu'un changement apporté à la loi canadienne obtiendrait le résultat que désire l'honorable député de Carleton.

Mon honorable ami dit que le Gouvernement pourrait, s'il le voulait, concéder que les membres de la commission des obus agissaient comme fournisseurs et non comme commissaires du bureau de la guerre. Le Gouvernement n'a jamais pris cette attitude. La première déclaration importante, concernant la nature et les fonctions de la commission des obus, a été faite dans un discours prononcé dans cette Chambre le 15 avril 1915. Quelques jours auparavant, la commission s'était adressée à moi et au ministre de la Milice, pour nous exposer l'état de ses opérations et ce qu'elle croyait pouvoir faire pour augmenter la production des munitions au Canada. Je lui ai alors demandé de me soumettre un état par écrit et c'est ce document que j'ai communiqué à la Chambre le 15 avril 1915. Quelle que soit la forme légale qu'ait revêtu l'accord intervenu entre la commision et le bureau de la guerre, le mémoire dont j'ai alors donné lecture était certainement de nature à me faire croire, de même qu'à tous les membres présents, que ces quatre personnes agissaient comme commissaires et non comme fournisseurs. Je citerai quelques paragraphes de ce mémoire que la plupart d'entre nous avons probablement oublié. Il est intitulé comme suit: "Rapport relatif à la composition et à la besogne qu'a accompli la commission des obus, par David Carnegie, M.I.C.E., expert en armement." Un des premiers paragraphes est ainsi conçu:

Les statistiques concernant les matériaux qui entrent dans la fabrication de ces explosifs sont mises en tableaux et l'on donne également leur valeur, tandis que l'on signale les progrès et la nature des travaux qu'impliquent les différentes entreprises dont le comité a la surveillance.

Au chapitre intitulé "Composition de la commission", on trouve les paragraphes suivants:

Avant de former réellement le comité, le ministre de la Milice demanda au colonel Greville Harston et au lieutenant-colonel J. D. Lafferty de se mettre en relations avec tous les fabricants canadiens, qui, selon eux, pourraient entreprendre de fabriquer les différentes parties qui entrent dans les obus shrapnel. Il insista tout particulièrement afin que l'acier qui entre dans ces explosifs fût fabriqué au Canada.

Le 8 septembre 1914, à une assemblée convoquée par le ministre à l'arsenal fédéral, le comité suivant fut nommé, afin d'organiser la nouvelle industrie par tout le pays:

Le colonel A. Bertram, président; Thos. Cantley, George W. Watts, et E. Carnegie, représentants des manufacturiers; le colonel T. Benson, directeur général de l'artillerie; le colonel Greville Harston, inspecteur de l'armement et des munitions; le lieutenant-colonel F. D. Lafferty, de l'artillerie royale, surintendant de l'arsenal fédéral, représentants le ministère de la Milice et de la Défence.

Le lieutenant-colonel Lafferty se chargeant de fournir aux fabricants les renseignements techniques pour la fabrication des obus, et il fût décidé que l'inspecteur en chef des armes et munitions se chargerait de l'examen et de l'inspection.

Deux semaines environ après l'organisation du comité, le ministre lui adjoignit en qualité d'expert de l'artillerie M. David Carnegie, de Londres, Angleterre.

Un peu plus loin, au chapitre intitulé "Travail de la commision",:

Le travail du comité a d'abord consisté à formuler des plans de procédure définis. Il a décidé que tous les matériaux servant à la fabrication des obus seraient travaillés, autant que possible, au Canada. Ainsi, jusqu'à cette époque, on ne s'était pas servi d'acier canadien pour la fabrication des munitions.

Le colonel Cantley a droit à la reconnaissance du comité pour avoir rapidement organisé et installé un outillage destiné à produire le premier acier qui aura été produit au Canada pour la fabrication des obus.

A l'exception des bandes de cuivre, toutes les parties d'obus fabriquées à l'heure qu'il est sont faites au Canada, et l'on espère que les bandes de cuivre elles-mêmes constitueront bientôt, elles aussi, l'objet d'une industrie canadienne.

Le comité a rendu une autre décision importante en ordonnant de fournir gratuitement aux

industries travaillant à l'assemblage des obus, toutes les parties constitutives de cette sorte de munitions.

Par ce moyen, plusieurs des petits manufacturiers ont été délivrés de la gêne financière que cause un fort approvisionnement de matières premières.

Sous le titre "Executive Works", nous lisons:

Le travail réel de la commission a été confié avec beaucoup de sagesse au président, le colonel Bertram, qui fait des rapports hebdomadaires au ministre de la Milice, ainsi qu'à la commission, lorsqu'elle se réunit ce qui a ordinairement lieu tous les mois, ou plus souvent, à la demande du ministre.

Le travail consiste à surveiller ce qu'on peut appeler une grande association de manufactures où s'exécutent en conformité des spécifications du ministère de la guerre, les différentes commandes, ce qui exige une attention constante et des recherches concernant le choix de manufactures convenables, le placement des commandes, l'enseignement du métier aux manufacturiers, l'inspection des pièces confectionnées, le paiement et la vérification des factures, et le reste.

On trouve plus loin, sous le même titre:

Un comptable autorisé, recommandé par l'administrateur de la banque de Montréal, vérifie tous les mois les factures de la commission. Celles-ci sont ensuite transmises à M. J. W. Borden, premier comptable du ministère de la Milice. On peut dire en passant que le comptable de la commission s'est prononcé en termes élogieux sur l'excellent mode de comptabilité de la commission.

Plus loin, sous le titre "Shell Contracts", on lit encore:

Le résultat de sa visite a été raconté au long au ministre de la Milice, mais il peut y avoir lieu de dire en peu de mots que les fonctionnaires du ministère de la guerre ne se sont pas pleinement rendu compte de la nature et de l'importance des travaux de la commission, et qu'ils n'avaient pas d'idée que les manufactures du Canada étaient capables d'entreprendre l'exécution de ces commandes avant que les faits ne leur eussent été exposés.

Sous le titre "Miscellaneous", le mémoire dit:

De plus, le ministre de la Milice, par l'entremise de sa commission, a fait pour le ministère de la guerre plusieurs enquêtes relatives à la fourniture des poudres et des puissants explosifs. Une enquête a été entreprise concernant la poudre nitrocellalose par un grand établissement des Etats-Unis. D'autres questions ont été examinées, telles que la fourniture de fusils et de cartouches au gouvernement russe.

Ainsi, quelle qu'ait été l'entente entre la commission, le ministre de la Milice et le ministère de la guerre, ce rapport me fait croire que cette commission avait vraiment pour rôle d'organiser les établissements industriels du Canada pour la production des munitions de guerre, et qu'elle remplissait ce rôle pour le ministère de la guerre et sous sa direction, avec le concours du ministre de la Milice partout où cela était nécessaire.

Le représentant de Carleton a fait la revue d'une grande partie des actes de la commission. Avant de terminer, je désire faire une citation dont quelques passages ont déjà été communiqués à la Chambre, afin de bien établir comment l'affaire s'est présentée à la commission d'enquête et aux avocats dont les services ont été retenus. Qu'il me soit permis de rappeler à la députation les circonstances dans lesquelles l'honorable sir William Meredith et M. le juge Duff ont reçu leurs instructions, et les raisons de ces instructions. Le 30 mars dernier, je disais en cette enceinte:

Si un membre de cette Chambre désire porter une accusation contre un ministre ou un député, la seule attitude qui convienne, c'est de se lever à sa place, de faire un exposé des faits sous sa responsabilité de membre du Parlement et de conclure ses déclarations en portant une accusation formelle. Or, ce n'est pas la procédure qui a été suivie, de sorte que l'attitude que nous allons prendre, strictement parlant, ne nous est nullement dictée par la conduite qu'ont tenue nos honorables amis de la gauche. Il ne s'est pas trouvé un seul député dans les rangs de l'opposition pour avoir le courage de se lever et de porter une accusation en se conformant à la procédure que je viens d'exposer.

L'honorable député de Richmond (N.-E.) (M. Kyte), toutefois, a formulé certaines allégations dans la soirée de mardi, tendant à mêler le ministre de la Milice à certaines opérations qui ont été conclues par la commission des obus et d'après lesquelles des profits énormes ou des commissions avaient été réalisés à la faveur de ces entreprises par certaines compagnies dont il a mentionné les noms.

On allègue que M. J. Wesley Allison a reçu une bonne part de ces profits ou commissions, et on laisse entendre que, par suite de l'influence que ce monsieur exerçait sur le ministre de la Milice, la commission des obus a été induite à passer les marchés en question. D'un autre côté, le ministre de la Milice et de la Défense avait, dans une circonstance antérieure, déclaré que M. Allison est l'un de ses amis intimes et qu'il repose la plus grande confiance en lui.

Puis j'ajoutais:

En tenant compte de ces différentes circonstances, le ministère en est arrivé à la conclusion d'émettre une commission royale.

Et le lundi suivant, le troisième jour d'avril, j'annonçais que la commission avait été émise ce jour-là. Je désire en lire une partie, afin de bien établir l'attitude du Gouvernement. Voici la partie du décret du conseil qui s'y rapporte:

Le premier ministre propose, en conséquence, la nomination d'une commission aux fins indiquées ci-dessus, aux termes de la première partie de la loi sur les enquêtes, ladite commission devant se composer de l'honorable sir William Ralph Meredith, chevalier, juge en chef de l'Ontario, et de l'honorable Lyman Poole Duff, un des juges de la cour suprême du Ca-

nada, les autorisant à conduire et leur ordonnant de conduire avec toute la diligence convenable une enquête pleine et entière au sujet de tous les marchés susdits et de chacun d'eux, ainsi qu'au sujet de tous actes et démarches de la commission des obus, et imputables à ses membres mêmes ou à quelque autre personne directement ou indirectement, comme au sujet de tous actes et démarches du ministre de la Milice et de la Défense, et imputables à lui-même ou à quelque autre personne directement ou indirectement, s'y rapportant ou y ayant trait, et au sujet des pourparlers y relatifs, des bénéfices effectifs ou éventuels en provenant de l'emploi, de la répartition ou du partage de ces bénéfices effectifs ou éventuels, ou de toute commission ou récompense ayant égard à l'adjudication desdits marchés ou d'aucun d'eux, et au sujet des personnes intéressées dans l'attribution de ces bénéfices, effectifs ou éventuels, de ces récompenses ou commissions, et généralement parlant, au sujet de tous autres actes, opérations et questions de toute sorte ayant trait auxdits marchés et à chacun d'eux, et de faire rapport sur le résultat de ladite enquête et la preuve recueillie. Aussi, de s'enquérir au sujet de toutes autres questions relatives aux actes et démarches de la commission des obus qui pourront être référées auxdits commissaires par décret du conseil de temps à autre, et faire rapport sur le résultat de toute telle enquête ultérieure et de la preuve recueillie à son occasion.

Dans le temps, je me suis abstenu de donner l'explication de la dernière partie du passage dont je viens de donner lecture. Le bruit courait dans les couloirs de la Chambre que les soi-disantes allégations de l'honorable député de Richmond (M. Kyte) n'étaient que le prélude des accusations ou plutôt des allégations que les membres de la gauche se proposaient de lancer. Nous n'avions pas l'intention de nous tenir cois dans le cas où l'on ferait de ces allégations; nous entendions en faire l'objet d'une enquête. C'est dans ce but que ce passage là fut inséré dans le décret du conseil.

Nous avions encore autre chose en vue; c'était de faire tenir au gouvernement du Royaume-Uni le compte-rendu complet de la discussion sur la motion du très honorable chef de la gauche, et de lui donner en même temps l'assurance que si l'on désirait qu'une enquête eût lieu dans les circonstances présentes, le Gouvernement du Canada, loin de s'opposer à la tenue d'une telle enquête, y prêterait son aide et son concours de toute manière. A cet égard, ce paragraphe du décret du conseil accomplissait donc un double objet.

Subséquemment, le 17 avril, je donnais lecture à la Chambre d'un décret en date du 15 où se trouvent reproduits le texte de la motion du chef de la gauche sur ce sujet et celui des observations que je fis à ce propos. Ce décret du conseil se terminait comme suit:

Pour ces motifs, et eu égard à la déclaration ci-dessus, le premier ministre propose que le compte rendu de la discussion sur la motion de sir Wilfrid Laurier soit transmis au très honorable ministre des colonies avec l'assurance que le Gouvernement du Canada est prêt ainsi que le premier ministre l'a déclaré à la Chambre des communes, à prêter son aide et son concours à toute enquête sur les opérations mentionnées dans la motion de sir Wilfrid Laurier, et que le Gouvernement du Canada ne s'oppose nullement à l'enquête la plus complète dont la tenue pourrait, à quelque temps que ce fût, être jugée utile.

Il suffira que je me borne à faire allusion aux motifs que nous avons allégués pour ne pas autoriser d'enquête avant d'avoir pris l'avis du gouvernement anglais. Les deux principales raisons que nous avions pour cela étaient, premièrement, que la dépense concernait le gouvernement du Royaume-Uni et non celui du Canada, et, en deuxième lieu, le gouvernement anglais pouvait être contraire à la tenue d'une enquête pendant la durée de la guerre à laquelle nous participons. Nous lui avons donc fait tenir le compte rendu de la discusion, le texte des allégations afin qu'il en pût prendre connaissance, en lui donnant l'assurance que si la tenue d'une enquête lui paraissait utile, nous y prêterions notre concours plus entier.

La commission a commencé ses investigations, qui sont maintenant passablement avancées. Je veux, à mon tour, citer certains des passages du rapport dont l'honorable député de Carleton (M. Carvell) a déjà donné lecture à la Chambre. Je vois, page 373, que le langage suivant est attribué à M. Johnston:

L'on a réservé la question de savoir s'il m'était permis d'aborder ce point. Si la commission est d'avis que je ne dois poser aucune question à ce sujet, je m'arrêterai là.

M. Hellmuth: S'il m'est permis d'intervenir, je dirai que, quant à moi, je ne désire m'opposer à aucune question tendant à établir la qualité en laquelle ces hommes ont agi. Pour ce qui est des commandes sortant du cadre assigné à cette enquête, c'est autre chose; mais on peut bien, selon moi, poser aux témoins des questions qui tendraient à cela.

M. Johnston: La recherche de ce qui s'est passée d'après les divers témoins peut avoir de l'importance à notre point de vue, à mon point de vue du moins, et c'est ce que j'ai alors soutenu. Au reste, les conventions ont été établies, elles sont devant la commission, et il doit sûrement m'être permis d'interroger les témoins sur des conventions dont mon savant ami, M. Hellmuth, a établi l'existence et qui font maintenant partie du dosier. Si on a pu en faire la preuve et que, néanmoins, il ne nous soit pas permis d'aller au delà, mon devoir est bien simple, et, si c'est ainsi que la com-

mission en décide, je ne ferai pas même de question tendancielle.

M. Hellmuth: Je ne m'oppose pas à ce que vous fassiez des questions relatives à ces marchés passés entre la commission des obus ou les quatres membres de cette commission et le ministre de la guerre par l'entremise du général Hughes; tout ce à quoi je m'oppose, c'est à des questions portant sur des marchés que ces hommes auraient faits avec d'autres au sujet de cette affaire. Je suis cependant d'avis que rien ne s'oppose à ce que l'on cherche dans ces contrats ou dans les circonstances ce que leurs relations ont été. A cela je ne m'oppose nullement; je serai bien aise qu'on le fasse.

On remarquera que M. Hellmuth déclare catégoriquement qu'il n'a aucune objection à l'examen de ces marchés en autant qu'il jette de la lumière sur les relations exactes entre la commission et le War-Office et la position réelle des commissaires. Plus loin, après que les commissaires se furent consultés, sir William Meredith annonça:

M. Johnston, les commissaires sont d'avis que vous pouvez interroger ce témoin ou tout autre témoin sur les relations entre la commission des obus et War-Office, mais vous ne pouvez pas entrer dans le détail des transactions qui ne forment pas l'objet de cette enquête.

M. Johnston, si je saisis bien, et je ne m'aventure pas de le critiquer, réclama que le champ de l'enquête, pour les fins de son interrogatoire, devait être aussi étendu que si tous les marchés de la commission avaient été référés aux commissaires au lieu des quatre marchés seulement qui se trouvent attaqués dans les accusations de l'honorable député de Richmond (M. Kyte). Naturellement, les commissaires ne pouvaient consentir à une telle proportion. Je ne vois là-dedans rien que de très clair.

M. CARVELL: A mon avis, mon très honorable ami ne pose pas la question telle qu'elle se présente. Si ces marchés ne faisaient pas partie de la preuve documentaire et si on n'avait pas présenté un côté de la question, l'argument de mon honorable ami ne manquerait peut-être pas de logique; mais M. Johnston soutient surtout qu'une fois ces marchés produits, et après les dépositions touchant les économies, il devrait avoir le droit d'interroger contradictoirement afin d'éprouver la véridicité des témoins et se rendre un compte exact de ce que devraient être les résultats.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saisis pas bien le rapport, car l'accusation portée dans la Chambre ne s'attaquait pas aux économies que la commission avait réalisées, c'est-à-dire à la différence entre les prix autorisés par le gouvernement anglais et les prix stipulés aux marchés de la commission. Le grief portait sur les profits exorbitants et démesurés réalisés sur des commandes de fusées et autres; à cette imputation s'ajoutait la suggestion ou l'insinuation que ces commandes avaient été accordées à l'instigation du ministre de la Milice ou à la suite de l'intervention d'une influence quelconque que M. J. Wesley Allison aurait exercée sur lui. Voilà au juste la question sur laquelle l'honorable député de Richmond et d'autres honorables députés de la gauche ont demandé une enquête et voilà au juste la question que les commissaires sont à examiner, en donnant à l'enquête la plus grande amplitude.

Plus loin, sir William Meredith répond à M. Johston:

Sir William Meredith: Pour cela, il faudrait examiner chacune des transactions dont ce marché fait mention; il n'y en a que quatre qui font l'objet de la présente enquête.

Et pour la très bonne raison qu'il n'y en a que quatre dont il soit question dans toute accusation ou même toute insinuation qui fût portée dans la Chambre contre la position prise par un membre du ministère et contre son honneur. Et quant à ces quatre marchés, nous avons demandé des renseignements et n'avons pas hésité à accorder une enquête. Aujourd'hui on semble vouloir introduire d'autres questions et demander une autre enquête, que ne comporte pas celle que les honorables députés de la gauche ont eux-mêmes suggérée et demandée d'abord.

L'honorable juge Duff continue

L'hon. juge Duff: Les détails des prix des marchés particuliers autres que ces quatre commandes. . .

Mr. Johnston: Oui.

L'hon. juge Duff: C'est-à-dire, il n'est pas question des commandes de fusées. . .

Mr. Johnston: Non, je comprends bien, s'il s'agit de fusées, mais les fusées sont comprises avec d'autres articles dans un marché du 1er juillet, 1915; il y a là une somme totale de $16.50 se rattachant à ces quatre parties contractantes, nominalement ou réellement contractantes, et, comme je l'ai indiqué et l'indique derechef, afin de fixer exactement la position qu'occupe ces messiours, je demande qu'on me permette l'examen de cette transaction et un examen aussi général que possible un examen de toute la transaction non pas en ce qui concerne les fusées, mais en ce qui concerne la position qu'occupent ces messieurs vis-à-vis le War-Office ou vis-à-vis toute autre personne mêlée à ces marchés ou à des marchés pour des fins semblables.

Sir William Meredith: Je crois, M. Johnston, que notre décision est claire; veuillez continuer en vous y conformant.

M. Johnston: Je ne puis pas me l'expliquer.

Sir William Meredith dit plus loin:

Sir William Meredith: De ce que vous venez de dire, je conclus que s'il y a un prix total de $16.50 dont une partie seulement pour la fusée, notre décision ne vous empêche pas

d'examiner le reste des $16.50, quels que soient les articles.

L'hon. juge Duff: C'est-à-dire à propos des cinq millions.

M. Johnston: Oui, je comprends bien.

Plus loin, M. Hellmuth fait les observations suivantes:

M. Hellmuth: Au sujet du règlement des questions se rapportant à la situation de ces quatre personnes à l'endroit du Bureau de la guerre et de savoir si elles se considéraient, bien qu'entrepreneurs, dans le sens de la loi, des fidéi-commissaires ou des agents, je ne vois pas qu'on en rejette aucune.

Sir William Meredith: Certainement non.

M. Hellmuth: Non plus qu'aucune question relative à aucun des prix ou à aucune des commandes qui ont été arrêtés au sujet des fusées avec la American Ammunition Company.

Sir William Meredith: Certainement non.

M. Hellmuth: Mais si mon savant ami M. Johnston désire poser des questions au sujet d'une autre entreprise ou d'une entreprise adjugée à des sous-traitants conclue par ces quatre personnes avec une autre personne quelconque au sujet d'une affaire qui n'est pas comprise dans la partie du décret du conseil, il ne peut entrer dans ces détails.

Sir William Meredith: C'est la décision.

L'hon. M. Duff: Ou qui ne se rapporte en rien à l'entreprise des cinq millions.

Plus loin, sir William Meredith a fait observer:

Vous comprenez monsieur Johnston, qu'au sujet de cette entreprise de cinq millions, tout le monde a le droit de s'enquérir au sujet des bénéfices réalisés.

M. Johnston: Je comprends cela.

L'hon. M. Duff: Pas simplement au sujet des fusées, vous savez.

M. Johnston: Oui. Et quant aux cinq millions de fusées, non simplement au sujet de leur prix mais encore au sujet des prix accordés aux sous-traitants et ainsi de suite.

L'hon. M. Duff: Quant aux bénéfices, dans le cas des entreprises de fusées, réalisés par qui que ce soit. Les entreprises de fusées étaient—pour parler très librement—un élément de la transaction relative aux cinq millions et ce qu'on a dit au sujet d'autres entreprises ne se rapporte pas à ces cinq millions.

M. Johnston: Je comprends que l'affaire des cinq millions peut être l'objet de toute enquête et de tout examen de documents qu'on peut juger nécessaire.

Dans les circonstances, je puis difficilement apprécier la portée ou la force de l'idée exprimée par mon honorable ami que, du moment que l'enquête poursuivie devant les commissaires dévoileraient des faits nouveaux, il faudra modifier ou étendre la portée du décret du conseil. Le Gouvernement a décidé tout d'abord qu'il ne pourrait autoriser ni entreprendre d'autoriser ou de poursuivre une enquête générale sur les commandes d'obus, sauf après avoir pris l'avis du gouvernement anglais et après lui avoir soumis toute la question. Plus tard, lorsqu'une accusation ou plutôt une insinuation a été faite par quelqu'un des membres de la gauche laissant entendre qu'un membre du Gouvernement s'était trouvé mêlé à des commandes au sujet desquelles on disait que des bénéfices démesurés et exorbitants avaient été réalisés, bien qu'on ne portat pas d'accusation directe, dans le sens ordinaire du mot, le Gouvernement décida qu'une enquête devait être faite, et nous avons déposé sur le bureau de la Chambre un décret du conseil autorisant l'enquête qui se tient maintenant.

Telle est la question qui fait l'objet de cette enquête et que les commissaires décideront; tel est le problème que les honorables membres de la gauche ont soulevé eux-mêmes; telle est la position en ce qui concerne l'attitude de chacun des membres de l'administration et voilà ce que les ministres ont demandé à faire bien établir; en autant que j'en puis juger à la simple lecture des procédures devant les commissaires et dont j'ai une copie sous la main, les commissaires ont non seulement accordé mais sont prêts, en outre, à accorder à l'avenir, la plus grande latitude possible à ceux qui tiennent cette enquête, et qui s'efforcent d'établir l'exactitude des affirmations de l'honorable député de Richmond. Tenant compte de tout cela, j'estime que le Gouvernement n'est pas appelé à renverser une division prise après une discussion sérieuse, en cette Chambre, simplement pour la raison qu'un honorable membre du barreau, tout éminent qu'il est, peut croire qu'il convient mieux à la fin qu'il veut atteindre de suivre une méthode particulière d'audition contradictoire, et je crois que notre attitude sera approuvée par les membres de la Chambre. Quant à ces commandes, tout le monde peut en prendre connaissance dans tous leurs détails.

En ce qui regarde la commission des obus, et ses relations avec le bureau de la guerre, les commissaires, si j'interprète bien leur décision, permettront à l'honorable député de s'enquérir non seulement des quatre commandes mentionnées dans le décret du conseil, mais encore, d'une façon générale, au sujet de toutes les autres; on ne lui impose aucune restriction, à ce point de vue. Mais lorsqu'il demande aux commissaires de lui accorder le même champ d'enquête qu'il aurait eu si tous les actes de la commission des obus avaient été renvoyés aux commissaires pour enquête, personne naturellement ne s'attend à ce que les commissaires accèdent à cette demande.

Dans ces circonstances, je puis simplement dire à mon honorable ami que je ne pense pas qu'il y a lieu d'étendre la portée des termes du décret du conseil autorisant l'enquête. Si le gouvernement anglais, après examen des documents qu'on lui a adressés, en vient à la conclusion qu'une enquête générale est à désirer nous serons véritablement heureux de renvoyer cette enquête générale à ces mêmes commissaires, s'ils sont prêts à l'entreprendre; d'autre part, jusqu'à ce que les autorités de la mère patrie nous expriment un désir semblable, il ne me semble pas qu'il y a lieu, pour le Gouvernement du Canada, d'aller plus loin sous ce raport.

Les commissaires, autant que je puis voir, je n'ai pas eu le temps de lire avec soin toutes les dépositions—donnent, et ils ont raison, aux termes du décret en conseil, non seulement une interprétation juste et raisonnable, mais même large; ils accordent une grande latitude à l'enquête. Mais lorsque mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) demande que l'enquête porte sur les profits estimatifs d'autres entreprises ou comment elles ont été obtenues ou combien les opérations de la commission des obus ont, d'une façon générale, coûté au gouvernement impérial, je ne puis voir, pour ma part, que ces matières soient du ressort de cette enquête. Je ne puis admettre que ces considérations y soient de mise, ni qu'elles touchent à la question qui a été soulevée en cette Chambre par l'honorable député de Richmond (M. Kyte), avec l'approbation de nos honorables amis de la gauche.

Conséquemment, je dois dire à l'honorable député de Carleton que, pour ma part je ne vois aucune raison d'élargir le champ du décret qui autorise cette enquête.

L'hon. M. PUGSLEY (Saint-Jean, N.-B.): Monsieur l'Orateur, si l'honorable premier ministre s'était borné à dire qu'il ne consentait pas à étendre le champ d'action de la commission d'enquête, je n'aurais pas cru devoir prendre la parole, mais mon très honorable ami a dit que le Gouvernement avait décidé de nommer une commission pour faire une enquête au sujet de toutes les accusations, qui pouvaient compromettre de quelque façon le Gouvernement ou l'un de ses membres dans les actes administratifs de la commission des obus, et il a ajouté que l'examen des procédures devant la commission royale montrait que celle-ci accordant la plus grande latitude possible, et qu'il n'y avait aucun sujet de critique.

Sur ces deux points je diffère entièrement d'avis avec l'honorable premier ministre, et j'affirme que l'on a porté une accusation directe contre la commission des obus, dans laquelle un membre du Gouvernement est directement impliqué; que cette accusation porte sur la conduite générale de la commission des obus et n'était pas limitée à l'achat des fusées.

Cette accusation a été portée par le chef de l'opposition dans la motion qu'il a faite pour obtenir la nomination d'un comité parlementaire chargé de faire enquête dans l'administration de la commission des obus, et elle a été réitérée par le député de Carleton (M. Carvell). Il y a eu ensuite la déclaration de l'honorable premier ministre lui-même que si un membre de cette Chambre voulait, sous sa responsabilité, porter une accusation formelle, et, en prendre la responsabilité, le Gouvernement accorderait une enquête. C'est alors que moi, humble membre de cette Chambre, et comprenant toute la responsabilité que je prenais, ai, de mon siège, porté une accusation en termes aussi clairs, limpides et explicites que possible, ai porté une accusation, et j'ai pris l'engagement d'en faire la preuve, sachant parfaitement d'avance la conséquence qui m'attendait si je ne réussissais pas à la prouver. Il est oiseux de la part de l'honorable premier ministre de dire qu'aucune accusation n'a été portée. Je vous demanderai monsieur l'Orateur, de vous reporter à la séance du 14 mars 1916, dans laquelle vous trouverez l'accusation, et pourrez voir si elle n'est pas portée en termes clairs et explicites. La voici:

Je, William Pugsley, député au Parlement, à l'appui de la motion en délibération, de mon siège en cette Chambre et sur ma responsabilité de député, déclare et porte l'accusation que la commission des obus, nommée par le ministre de la Milice et mentionnée dans ladite motion, a fixé des prix excessifs et illégitimes pour obus et autres munitions de guerre fournies au gouvernement britannique, prix qui, par suite d'une convention entre le gouvernement britannique et le Gouvernement canadien, devaient être en partie soldés par le Canada; que ces prix ont été fixés sans concurrence et qu'ils étaient bien supérieurs à ceux qu'on aurait nécessairement payés, si l'on eût appliqué les méthodes en cours dans le monde des affaires, d'où il est résulté un surcroît de dépenses inutiles de plusieurs millions de dollars, qu'une estimation modérée porte à huit millions au moins, illégitimement enlevés aux populations du Royaume-Une et du Canada.

Cette commission a donné, à pareils prix excessifs et sans concurrence, de fortes commandes à des compagnies dans lesquelles les membres de la commission étaient puissamment intéressés, et à d'autres compagnies dans

lesquelles les membres de la commission étaient les esprits dirigeants.

Voici une accusation qui n'est pas limitée à l'achat des fusées; mais que porte sur tous le achats de la commission pour le gouvernement impérial. Plus loin, dans l'accusation que j'ai portée, il est expressément déclaré que les actes de la commission étaient connues du ministre de la Milice et faits avec sa connivence, et cependant le premier ministre vient nous dire qu'il n'y a aucune accusation visant un membre du Gouvernement. Faudrait-il dire que ce n'est pas accuser le Gouvernement que de le blâmer de son incurie et d'être la cause de gaspillages au détriment du trésor anglais et du trésor canadien. Pour accuser le Gouvernement, faudrait accuser de malhonnêteté un de ses membres? Je n'ai jamais su que telle était la règle appliquée dans la vie publique.

J'ai formellement accusé le comité des obus, cette créature d'un membre du Gouvernement et qui agissait en son nom, d'avoir, au mépris des règles de prudence auxquelles devraient obéir ceux qui dirigent les affaires du pays, au mépris des règles ordinaires auxquelles chacun se conforme dans la pratique courante des affaires, payé des prix excessifs entraînant l'inutile dépense d'une somme d'au moins 80 millions; j'ai dit que cela s'était fait à la connaissance du ministre de la Milice, à qui la commission des obus rendait des comptes de semaine en semaine. J'ai dit que le ministre et la commission étaient de connivence. Cela m'étonne d'entendre aujourd'hui le premier ministre dire, comme déjà il l'a fait dans cette Chambre il y a quelque temps, que nulle accusation ne rattachait l'un quelconque des membres du Gouvernement à des manœuvres peu avouables reprochées à la commission des obus. J'ai dit de plus:

> Qu'il y a eu des retards importants et tout à fait inutiles dans la fourniture des obus finis, destinés à être utilisés par les forces canadiennes et britanniques sur le front; que cette commission a négligé et retardé pendant une trop longue période de temps, de fournir de bonnes fusées, et sans s'efforcer d'assurer leur fabrication en Canada, comme elle l'aurait pu faire, elle commença à donner et à adjuger par l'entremise de J. Wesley Allison aux Etats-Unis des commandes de fusées se montant à $22,000,000, sur lesquels elle fit une avance de $3,750,000. Que ces marchés ainsi passés par l'entremise dudit Allison étaient peu judicieux et imprudents et furent conclus, au vu et su du ministre de la Milice et de connivence avec lui, et la commission des obus négligea d'assurer la livraison des fusées en question pendant une trop longue période de temps.

[L'hon. M. Pugsley.]

Une autre accusation que je porte contre le Gouvernement, c'est que, par l'entremise du ministre de la Milice auquel la commission des obus adressait son rapport hebdomadaire, le Gouvernement a eu connaissance de ces procédés irréguliers et de ces actes illégitimes de la commission des obus, et bien qu'ayant toujours le pouvoir de mettre fin à ces abus, le ministre de la Milice donna illicitement son consentement à ces procédés irréguliers et illégitimes et en toléra l'emploi.

Il y a là une accusation directe contre la commission des obus d'une conduite peu régulière et peu convenable en ce qui concerne, non seulement les commandes de fusées, mais les commandes d'obus, de boîtes à obus et autre matériel. Cette conduite, ai-je dit, le ministre de la Milice la connaissait et il y a connivé. Mon très honorable ami ne laisse pas de dire, cependant, que rien dans les accusations faites contre la commission des obus ne vise les membres du Gouvernement, sauf en ce qui concerne les fusées, et que cette dernière accusation vient de mon honorable amie le député de Richmond (M. Kyte). Si je fais cette observation, c'est que le premier ministre m'y oblige en disant que nulle accusation ne rattache quelque membre du cabinet à quoi que ce soit de répréhensible.

Le premier ministre déclare que les membres du comité des obus n'ont pas traité cette affaire comme s'ils avaient eu avec le gouvernement impérial des rapports de contractants, mais simplement à titre de comité. A-t-il oublié qu'ils ont, lui et les membres du cabinet, fait savoir à la Chambre et au pays que la commission des obus n'était en rien responsable au Gouvernement ni à aucun de ses membres; que tout ce que le Gouvernement avait fait c'était de désigner aux autorités impériales les noms de sept personnes réputées parmi lesquelles le gouvernement britannique choisirait les membres d'un comité qui achèterait pour lui des munitions de guerre, et que c'est au gouvernement anglais, à lui seul, que ce comité avait des comptes à rendre, qu'il n'a eu de relations qu'avec ce dernier gouvernement? Cela, est-ce que le premier ministre l'oublie? Est-ce que le ministre des Finances (sir Thomas White), est-ce que le solliciteur général (M. Meighen) l'ont oublié? Si le ministre de la Milice (sir Sam Hughes) était ici, il parlerait sans doute d'une autre manière, mais, quant à ceux que je viens de nommer, ils ont l'un après l'autre osé dire que le Gouvernement n'avait absolument rien eu à faire avec ce comité.

Lorsque mon très honorable ami a fait devant la Chambre cette affirmation, con-

naissait-il ces marchés qui portent la signature de sir Sam Hughes le ministre de la Milice, avec celles de ces quatres messieurs les membres de la commission? Je ne saurais croire que s'il les avait connus, il en aurait caché la connaissance aux membres de cette Chambre et au peuple canadien. D'aucuns peuvent trouver étrange qu'il n'ait pas connu ces marchés, parce qu'ils ont vu dans les journaux que, de fois à autre, il a fait les fonctions de ministre de la Milice. Il peut paraître étrange à des membres de cette Chambre que d'autres ne les aient pas connus, puisque l'on a dit un jour que M. Loughеed, le président du conseil, agissait comme ministre de la Milice.

On trouvera peut-être étrange que, prenant la direction du département ils aient ignoré l'existence de ces entreprises qui ont causé tant de surprise, quand on en a soumis la preuve à la commission royale. Ces marchés ont été passés entre ces quatre messieurs et le Gouvernement, par l'entremise du ministre de la Milice. Peut-on affirmer, maintenant que ces marchés sont connus du pays, que cette commission n'a rien eu de commun avec le Gouvernement? Peut-on affirmer que le ministre de la Milice soit demeuré étranger aux agissements de cette commission? Peut-on soutenir que le ministre de la Milice n'est pas celui-là même qui a reçu ces commandes du gouvernement britannique et les a données à ces messieurs qui ont passé les marchés en question? Aujourd'hui nous avons l'absolue confirmation des paroles prononcées par le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) quand il a cité devant cette Chambre les observations de lord Curzon affirmant que ces ordres avaient été directement transmis par le War-Office au ministre de la Milice. Quand le chef de l'opposition affirma la chose, les ministériels ont bien pu la révoquer en doute; mais aujourd'hui, nous avons la confirmation absolue de l'attitude prise par le très honorable député en proposant sa motion.

Le premier ministre affirme qu'évidemment rien ne nous oblige à étendre la juridiction de la commission; qu'il est évident qu'on a accordé à la commission autant de latitude qu'en pourrait demander pour elle un conseil ou avocat quelconque. Je ne saurais me ranger à l'avis du premier ministre. Devant un tribunal civil, si le conseil du demandeur déposait un document et interrogeait le témoin sur ce document, peu importe que cette pièce fut pertinente ou non, le conseil de la partie adverse aurait le droit d'interroger contradictoirement le témoin au sujet de ce document.

Je le demande aux avocats ici; n'en serait-il pas ainsi? C'est là un des principes élémentaires du droit. Et cependant, voilà que l'avocat représentant le Gouvernement, et recevant des instructions de ce dernier, dépose divers documents, le calcul des profits réalisés, et de l'agrément des commissaires, examine à son gré, dans le plus grand détail les agissements de la commission des obus; or, quand M. Johnston exprime le désir d'interroger contradictoirement le témoin sur ces mêmes documents que M. Hellmuth représentant du Gouvernement avait placés devant la commission, on lui refuse ce droit qu'aurait accordé à tout avocat, n'importe quel tribunal du pays. Je le demande au premier ministre, avocat de renom et de grande expérience, est-ce là une chose juste et équitable? Affirme-t-il qu'on doive permettre à une des parties de soumettre à son gré à la commission des documents et refuser à l'avocat représentant la partie adverse le droit d'interroger contradictoirement le témoin, sur ces documents?

J'affirme que c'est là une atteinte portée au principe qui préside à la procédure judiciaire et à ceux dont doit s'inspirer la commission, si elle désire faire une enquête approfondie et donner aux faits la publicité voulue. Si le premier ministre ne veut pas acquiescer à la prière du député de Carleton, qui demande une plus ample juridiction pour la commission, il devrait donner à M. Hellmuth, le représentant du Gouvernement, instruction de permettre à la partie adverse le droit d'interroger contradictoirement, à son gré, sur toutes les questions qui ont fait l'objet direct de son interrogatoire. Ce ne serait là que franc jeu, en conformité de la justice et des règles de procédure qui, comme le sait tout avocat, président à la preuve testimoniale devant les tribunaux du pays.

Un mot au sujet de la proposition formulée par mon honorable collègue de Carleton, demandant au Gouvernement de saisir la Chambre d'une loi tendant à ériger en tribunal ces juges nommés à titre de commissaires royaux, afin qu'ils puissent avoir le pouvoir de créer une commission rogatoire avec mission d'aller aux Etats-Unis, pour y recueillir les dépositions des témoins. Mon honorable ami admet l'importance de la chose, si elle est réalisable. On le sait, on a adjugé une importante entreprise aux Etats-Unis; quelques-uns des

principaux témoins y résident; on ne saurait, par un procédé quelconque, obliger ces témoins à venir au Canada, et le seul moyen d'obtenir leur déposition serait quelque procédure qui permettrait de les faire comparaître devant un représentant de la commission aux Etats-Unis. Si le Gouvernement ne prête pas son concours—si pareil concours peut influer sur le résultat, —il encouragera par là les agents du Gouvernement à se rendre aux Etats-Unis pour y passer leurs marchés, gérer leurs affaires, dépenser les deniers de l'Etat ou l'argent confié à la commission des obus qui est réellement l'argent du Canada et de la Grande-Bretagne; parce que ces agents compteraient qu'aucune commission ne les suivraient à l'étranger pour y recueillir des dépositions et des témoignages qui seraient utilisables, si la transaction se fût faite au Canada. Le premier ministre et le ministre de la Justice, j'espère, feront l'impossible pour donner à cette commission une constitution qui l'empêchera d'être privée de l'occasion favorable de recueillir les dépositions de témoins aux Etats-Unis.

On en convient, si ces commissions formaient un tribunal, ils pourraient créer une commission rogatoire avec mission de se rendre aux Etats-Unis, avec droit de prendre les dépositions des témoins. Si le ministre de la Justice affirme que cela ne se peut faire que lorsqu'il s'agit de poursuites soit au civil ou criminel. Personne ne prétend qu'il s'agisse ici de poursuite au criminel, mais n'est-ce pas une action judiciaire au civil?

L'hon. M. DOHERTY: On s'est permis d'observations fort inciviles à l'endroit de cette commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne le crois pas. Quant à nous, députés de la gauche, tout en regrettant qu'on n'ait pas confié cette enquête à un comité de cette Chambre, et que l'enquête elle-même ne soit pas assez large pour enbrasser toutes les questions à l'égard desquelles nous avons porté ces graves accusations, nous reconnaissons que faute de grives, on mange des merles, et que si on facilite une enquête approfondie, ce sera, dans une certaine mesure, du moins, une satisfaction pour le public. Pourquoi donc ne pas adopter une loi décrétant que ces commissaires forment un tribunal d'enquête? Pourquoi donc ne pas nommer un greffier de ce tribunal et pourquoi ne pas décréter que ce tribunal ainsi constitué.....

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député me permettrait-il une question? Le Parlement peut-il établir une loi décrétant qu'un corps sera censé être un tribunal et rendre cette loi efficace dans l'état de New-York, si ce corps n'est pas un tribunal?

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Du moment que ce Parlement, ayant la juridiction voulue pour créer un tribunal d'enquête sur les affaires publiques, transforme ce corps en tribunal avec pouvoir de prendre les dépositions des témoins sous serment, de punir les récalcitrants et de créer des commissions rogatoires avec mission à l'étranger, de ce moment dis-je, il devient un tribunal qui sera reconnu par la loi en pays étranger, dont les tribunaux prêteront alors leur concours en faisant comparaître les témoins devant un commissaire nommé par notre tribunal pour entendre les témoins. Le ministre révoque-t-il en doute ce pouvoir du Parlement de constituer ainsi un tribunal? Il y a deux jours à peine, le ministre a saisi cette Chambre d'un projet de loi tendant à modifier la loi de la cour d'échiquier, et dans ce projet il propose que le tribunal présidera à des enquêtes, quand bien même il ne prononcerait pas de jugement, enlevant une propriété à un particulier pour la donner à l'Etat? Ce tribunal a mission de présider des enquêtes et de faire rapport au Gouvernement touchant la valeur de la propriété qui fait l'objet de l'enquête. Supposons que ce soit là le seul pouvoir de la cour d'échiquier; qu'elle n'ait pas le pouvoir de rendre jugements, mais qu'elle n'ait que mission d'enquêter au sujet des biens expropriés par l'Etat et de faire rapport au Gouvernement sur la valeur de ces biens. Ce serait encore un tribunal; il pourrait avoir le pouvoir de forcer les témoins à comparaître devant lui, il pourrait administrer le serment, punir pour désobéissance au tribunal, il pourrait encore désobéissance au de nommer des commissions rogatoires pour l'étranger. advenant qu'il fut utile de prendre les dépositions des témoins à l'étranger.

Le ministre ne saurait révoquer en doute la validité de la loi qu'il propose lui-même relativement à la cour d'échiquier s'il en est ainsi, qui est-ce qui nous empêche de constituer ces deux juges en tribunal d'enquête sous l'empire de la loi des enquêtes? Pourquoi le Parlement ne pourrait-il pas conférer au tribunal ainsi constitué le pouvoir de forcer les témoins à comparaître devant lui, de punir les récalcitrants, bref d'employer tous les pouvoirs d'un tribunal? Qui empêcherait le Parlement de donner à ce tribunal le pouvoir de nommer une commission pour l'étran-

ger? Si le Gouvernement veut bien le faire je ne crains pas de le dire, il n'y aura pas lieu de demander de modification de la loi de New-York. Sur demande présentée à un juge de la cour suprême de New-York, celle-ci rendra une ordonnance pour obliger les témoins à comparaître devant le commissaire que le tribunal ainsi constituée pourrait nommer. C'est tout ce que demande l'honorable député de Carleton; c'est ce que le Parlement a le pouvoir d'accorder si le gouvernement décide de prendre cette attitude, et s'il désire que les témoins aux Etats-Unis viennent dire ce qu'ils savent sur ces faits. Les témoins aux Etats-Unis, me dit-on, seront en mesure de rendre un témoignage des plus importants au sujet des accusations formulées. Voilà l'attitude que devrait accepter le Gouvernement, s'il désire une enquête approfondie et que cette commission royale fasse la lumière sur les faits.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, quand mon très honorable ami le leader de la Chambre eut terminé ses observations, j'avoue que j'ai eu l'impression à ce moment qu'il n'y avait rien à ajouter à ce qu'il a dit pour justifier la conclusion à laquelle il en était arrivé et pour démontrer qu'il n'y avait aucune base pour autoriser l'élargissement des attributions de cette commission. Il me semble que je devrais m'excuser envers la Chambre pour prendre la parole en ce moment, car j'ai reçu une réelle confirmation de cette opinion par le discours de l'honorable député de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley). Assurément, s'il y avait eu quelques choses à dire qui aurait eu une tendance à appuyer la prétention, qu'à cette période de l'enquête et pour l'intention suggérée par l'honorable député de Carleton, il fallait que les attributions de cette commission fussent augmentées, je crois que nous aurions bien pu compter sur l'honorable député de Saint-Jean pour le découvrir. Mais apparemment il a cru nécessaire de se limiter entièrement à des questions—qui, autant que j'ai pu m'en rendre compte, n'ont aucun rapport avec l'extension des pouvoirs de la commission.

Il s'est plaint que le très honorable premier ministre avait déclaré qu'aucune accusation, autre que celles soumises à l'enquête et atteignant un membre quelconque du Gouvernement, n'avait été portée à la Chambre. Il nous a lu des extraits d'un discours qu'il avait prononcé sur la motion du très honorable leader de l'opposition demandant une enquête par un comité et il nous dit que c'étaient des accusations. Si l'emploi du mot "accusations" en fait des accusations au sens propre du mot, je crois qu'on ne peut pas disputer que c'étaient des accusations, parce qu'il a répété le mot "accusations" dans presque chaque paragraphe. L'honorable député semble avoir une conception tout à fait extraordinaire de l'effet produit par l'emploi du mot. Nous en avons un exemple dans une autre partie de son discours, quand il nous représente sérieusement, que si nous appelons la commission un tribunal, cela en fait un tribunal, et il n'y a plus rien à dire là-dessus, tous les états en dehors la reconnaîtront comme étant un tribunal. Je n'attache pas aux mots la même valeur que l'honorable député; à ce propos j'aurai quelque chose à dire un peu plus tard.

Je ne me propose pas d'examiner ces prétendues accusations. Au moment où elles ont été portées, même avec une plus grande solennité qu'elles ont été lues aujourd'hui, mon honorable ami le solliciteur général (M. Meighen) en a disposé très complètement et comme elles le méritaient. Je veux seulement m'occuper, d'un paragraphe, celui qui se rapproche le plus près d'une accusation de quelqu'un ou de quelque chose.

C'est le paragraphe dans lequel il est question des commandes de $22,000,000, et je veux en parler seulement pour montrer que ce sont les commandes soumises à l'enquête. L'honorable député a pris la parole pour contredire le très honorable leader de la Chambre qui avait déclaré qu'aucune accusation n'avait été faite en dehors de celles qui sont soumises à l'enquête et il a cité l'accusation qui est soumise à la commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami veut-il me pardonner? Mes renseignements disent, et je n'ai aucun doute à leur sujet, que les marchés soumis par M. Hellmuth, ne sont pas limités aux fusées, mais comprennent aussi les marchés relatifs aux obus aussi bien qu'aux fusées.

L'hon. M. DOHERTY: Quel rapport cela a-t-il avec ce que je dis, à savoir que les accusations relatives aux commandes de $22,000,000 sont soumises à l'enquête? L'honorable député dit que non seulement elles sont soumises à l'enquête, mais que d'autres accusations sont aussi soumises à l'enquête, et pourtant, le point principal de sa plainte c'est qu'il a fait des accusa-

tions et qu'elles n'ont pas été soumises à l'enquête.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami persiste à dénaturer ce que j'ai dit. J'ai déclaré que l'avocat du Gouvernement avait soumis tous ces marchés sans les limiter à ceux des fusées et qu'alors M. Johnson s'était vu privé du privilège de contre-interroger sur les questions qui avaient été l'objet d'un examen direct par l'avocat du Gouvernement.

L'hon. M. DOHERTY: Nous y viendrons dans un moment, nous n'en sommes pas encore là, de beaucoup. L'honorable député m'accuse d'avoir dénaturé ce qu'il a dit; mais s'il veut faire attention à ce que je dis pour le moment, je ne pense pas qu'il se hasardera à nier que ce qu'il décrit comme étant une accusation et qui se rapproche très près d'une accusation dans—que l'on me pardonne si je dis ses déclarations verbeuses et multiples destinées à paraître des accusations—ce qui ce rapproche le plus d'une accusation et qui paraît en être une, est actuellement soumis à l'enquête.

L'hon. M. PUGSLEY: Ma déclaration n'est que verbeuse comparée à la brièveté des discours du ministre.

L'hon. M. DOHERTY: Cela se peut; je ne sais pas si je suis sujet au reproche d'une trop grande brièveté.

Dans tous les cas, c'est tout ce que j'ai à dire à propos de ces accusations. Ce qui se rapproche le plus d'une accusation est actuellement soumis à l'enquête et l'honorable député occupe notre temps à se plaindre que le très honorable premier ministre a dit qu'aucune accusation n'a été faite autre que celles soumises à l'enquête. Je ne peux absolument pas saisir le rapport qu'il y a avec ce que l'honorable député a appelé des accusations et la question de savoir si cette commission, qui a été nommée pour faire enquête sur ce qu'a dit un honorable député de l'opposition, devrait avoir ses pouvoirs étendus de façon à s'occuper de toutes les commandes faites par la commission des obus. Les honorables députés qui ont porté ces accusations soumises à l'enquête ont été excessivement braves quand ils les ont faites. Leurs paroles ont été nombreuses et courageuses; ils réclamaient un comité devant lequel ils pourraient donner la preuve de ces faits précis qui sont actuellement soumis à l'enquête; ils ont maintenant une commission devant laquelle on leur donne la plus grande latitude au sujet des accusations qu'ils ont portées et on leur dit de plus qu'ils peuvent s'occuper de toute autre commande en tant qu'elle relève des pouvoirs de la commission des obus. Je n'ai pas lu les témoignages et je ne veux en tirer aucune conclusion, mais il ne me semble pas très régulier de dire qu'ils semblent, dans tous les cas, s'éloigner de la question qui a été soulevée. On a accordé la latitude la plus grande possible sur les accusations qui ont été portées et l'opposition se plaint qu'on ne lui accorde pas davantage et tout cela parce que, si j'ai bien compris, l'honorable député de Carleton (N.B.) il est question des pouvoirs de la commission, et parce qu'en second lieu, il y a dans les témoignages une déclaration que de grandes économies ont été réalisées entre les prix consentis par le War-office et ls prix auxquels les commandes ont été réellement données.

M. MACDONALD: Le ministre pose-t-il en principe que devant ce tribunal ou devant tout autre où un avocat, représentant un client responsable, présente un témoignage établissant qu'il y a eu des profits ou des économies ou ce qu'il nous plaira de les appeler, l'avocat de la partie adverse n'aura pas le droit de contre-interroger sur ce fait? C'est la décision qui a été rendue, ici dans le rapport.

L'hon. M. DOHERTY: Je me permets de dire que c'est mon opinion et j'ajoute qu'elle est appuyée par la décision du juge en chef d'Ontario et de M. le juge Duff, un des juges les plus distingués de la cour Suprême, décision qui est absolument contraire à l'opinion exprimée à l'instant par l'honorable député de Pictou et à celle de l'honorable député de Saint-Jean. Ce dernier a déclaré qu'il n'y avait pas un avocat de quelque importance dans le pays qui oserait soutenir le contraire et pourtant son opinion est opposée à la décision du juge en chef d'Ontario et de M. le juge Duff.

M. MACDONALD: Je vous pose la question comme principe général. Qu'en dites-vous?

L'hon. M. PUGSLEY: Q'est-ce qu'en dit le ministre lui-même?

L'hon. M. DOHERTY: Ce que le ministre dit, c'est que si ces marchés n'ont aucun rapport avec la question soumise à l'enquête, le fait qu'on a introduit dans l'affaire une déclaration parlant des profits qui ont été réalisés par les membres de la commission, déclaration faite sans la moindre objection de part et d'autre ne rend

pas cette déclaration pertinente à l'enquête et en conséquence ne donne aucun droit de contre-interroger à son sujet. La suggestion de ces deux honorables députés revient à ceci, que si je poursuivais quelqu'un en justice pour une entreprise de $500 et si, étant à la barre des témoins au cours de ma déposition je disais volontairement que j'ai reçu une autre entreprise sur laquelle j'ai autrefois réalisé un bénéfice de $10,000, parce que cette déposition aurait été introduite dans la cause, parce que personne n'aurait rien dit à son sujet, alors le tribunal devrait faire une enquête sur ma déclaration, qui n'a aucun rapport absolument avec ma cause, que j'ai réalisé $10,000 pour une autre entreprise, à une époque différente.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre dira-t-il que précisément dans ce cas, on n'aurait pas le droit de contre-interroger?

L'hon. M. DOHERTY: Certainement et absolument, c'est ce que je disais.

L'hon. M. PUGSLEY: Il doit y avoir quelque chose de différent dans le Code de Québec et dans le droit coutumier.

L'hon. M. DOHERTY: Les honorables députés rient. S'ils étaient devant un tribunal je crois qu'ils riraient à leurs dépens.

M. CARVELL: Vous feriez mieux, à mon sens, de citer un autre exemple.

L'hon. M. DOHERTY: Indépendamment de ce que peuvent être mes connaissances en droit, je n'hésite pas à affirmer que l'opinion que je viens d'émettre se trouve quelque peu renforcée par le fait qu'elle est soutenue par la décision qu'ont rendue M. le juge en chef Meredith et M. le juge Duff...

M. MACDONALD: Alors le ministre devrait se montrer logique jusqu'au bout. Si la décision du juge en chef d'Ontario relativement à cette question est correcte, il n'aurait jamais dû permettre que les témoignages concernant les économies ou les profits réalisés sur les entreprises d'obus fussent insérés au compte rendu de l'enquête devant la commission.

L'hon. M. DOHERTY: En ce qui a trait aux entreprises, les conventions, qui ont été passées entre la commission des obus et le gouvernement impérial, ont été insérés au dossier dès le début de l'enquête dans le but, suivant mon opinion —et pour cela, je m'appuie en grande partie sur les déclarations qu'a faites l'honorable député de Carleton, lesquelles je n'en doute pas, donnent une excellente idée de ce qui s'est passé, bien qu'il y ait place pour des différentes impressions. . . .

M. CARVELL: Loin de là; vous pouvez vous y fier en toute confiance.

L'hon. M. DOHERTY: J'en conclus donc que ces documents ont été produits afin d'établir ce qui s'est passé entre le ministère de la guerre en Angleterre et la commission des obus. Si j'ai bien compris, un relevé de ces marchés a été déposé devant la commission royale, et autant que je sache, personne n'a soulevé d'objection à ce sujet. D'une façon générale, ce relevé établit que l'on a pu épargner certaines sommes grâce aux prix que l'on a pu obtenir des sous-traitants.

Voilà tout. Je ne sais trop quelle décision aurait été rendue, si l'on s'était opposé à la production de ces documents. Cependant, un point est clairement établi: c'est que les deux savants magistrats ont décidé que l'audition contradictoire des témoins, quant aux détails des profits qui ont été réalisés sur chacune de ces entreprises, n'est nullement justifiée par le dépôt de ce relevé et qu'elle serait étrangère aux questions qui font le sujet de l'enquête.

Je serais donc d'opinion qu'il serait sage pour le Parlement de laisser aux deux savants magistrats qui président à l'enquête le soin de décider cette question.

Je ne vois pas bien ce que j'aurais à gagner en soulevant un débat avec nos honorables amis de la gauche relativement à la question de savoir si ce jugement est valable ou non. Pour ma part, je suis absolument décidé, et j'ose croire qu'il en est de même des autres membres de cette Chambre, à accepter la décision des commissaires sur cette question, et c'est là le jugement qu'ils ont rendu.

Si l'on suit le raisonnement de M. Johnston, il est évident qu'il réclame le droit de questionner les témoins à ce sujet, parce que, suivant lui, ces documents ont trait à la situation de la commission des obus vis-à-vis du War-office. La décision des commissaires à ce sujet a été citée plus d'une fois en cette enceinte, à savoir qu'en tant que ces questions peuvent servir à établir la situation de la commission des obus, on les permettra. L'autre assertion qu'il fait, c'est celle que je viens justement de discuter, notamment que parce qu'il arrive qu'un état des profits réalisés a été déposé devant la commission royale, bien que cette question des profits n'ait

absolument rien à faire avec les transactions au sujet desquelles les commissaires ont mission de s'enquérir, nous devrions élargir le champ de l'enquête afin de permettre à la commission royale de s'enquérir relativement à toutes les entreprises que la commission des obus a adjugées. Je ne désire nullement discuter la question de savoir si nous devrions ou non nous rendre à cette demande; car elle a été débattue à fond en cette enceinte lorsque nous avons disposé de la motion du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier).

M. CARVELL: Mais il s'agissait alors d'un état de choses censé bien différent.

L'hon. M. DOHERTY: Sous quel rapport?

M. CARVELL: Nous supposions à ce moment-là que les membres de la commission des obus étaient des agents au lieu d'être des entrepreneurs.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne veux pas non plus discuter la question de savoir s'ils sont en réalité des agents ou des entrepreneurs. Si j'ai bien saisi le raisonnement de mon honorable ami, il soutient qu'au regard de la loi et aux termes mêmes du marché, ils sont des entrepreneurs.

M. CARVELL: Il ne saurait exister le moindre doute à cet égard.

L'hon. M. DOHERTY: Très bien; je n'ai pas de doute à cet égard; mais eux-mêmes avaient-ils dans l'idée que moralement, ils étaient les représentants ou les fidéicommissaires du gouvernement anglais?

M. CARVELL: Mais avec le droit de payer n'importe quelles sommes qu'ils jugeraient à propos de payer pour ces munitions, du moment qu'ils ne dépassaient pas le prix qui avait été fixé.

L'hon. M. DOHERTY: On ferait très bien de laisser les commissaires décider eux-mêmes ce point-là.

M. CARVELL: Assurément. Je ne désire pas discuter la question en cette enceinte.

L'hon. M. DOHERTY: On peut laisser aux commissaires le soin de décider quels sont les droits qu'ils possédaient; mais en quoi cela pourrait-il se rattacher à la question d'élargir les pouvoirs de la commission? Les commissaires ont permis à M. Johnston que, du moment qu'une transaction soulève la question des attributions de la commission des obus, il peut interroger les témoins à ce sujet. Il n'y a pas de discussion possible relativement à cette question. Les commissaires se sont contentés de restreindre l'interrogatoire quant aux détails et aux circonstances des différents sous-traitants que les membres de la commission des obus ont adjugés à part celles qui font l'objet de l'enquête; car ce sont toutes des sous-entreprises qui ont été concédées pour la fabrication des fusées. Voilà à quoi se résume la décision des commissaires royaux.

En toute cette affaire, le seul motif qui pourrait faire naître l'idée, que l'enquête devrait porter sur toutes les opérations qu'a effectuées la commission des obus, c'est le dépôt devant les commissaires enquêteurs de cette déclaration. J'ai répondu à cet argument, et à mon avis, je n'ai pas besoin de revenir sur ce sujet.

L'honorable député de Saint-Jean, (M. Pugsley), s'emparant d'une proposition émise par l'honorable député de Carleton et revenant sur les observations qu'a faites l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) si l'on veut bien me permettre de faire allusion à un sujet qui a été mentionné au cours d'un débat antérieur,—conjure le Gouvernement et le ministre de la Justice en particulier, de faire adopter une mesure de façon à faire de cette commission d'enquête un tribunal qui sera reconnu comme tel par les autorités des Etats-Unis. Il prétend que tout ce que j'ai à faire pour obtenir ce résultat, c'est de conférer à cette commission d'enquête les pouvoirs d'un tribunal régulier en ce qui a trait à la convocation, et à l'examen des témoins et aussi pour les obliger à comparaître: il voudrait également que nous conférions aux commissaires les pouvoirs de nommer des commissions rogatoires.

Je ferai observer à mon honorable ami que, sous le régime de la loi telle qu'elle existe, ce sont précisément là les pouvoirs dont la commission royale est revêtue, de sorte que la seule modification qu'il propose en réalité, ce serait que nous la désignions sous le nom de tribunal.

Je m'en rapporte donc à la loi de l'Etat de New-York et à notre propre loi à ce sujet.

Si je cite ces articles de loi, c'est tout simplement dans le but d'établir hors de tout doute que si l'on adopte des lois de cette nature, c'est afin de permettre aux cours de justice dans les différents pays de s'aider mutuellement, si je puis me servir de cette expression.

Je n'ai, en ce moment, sous la main que la loi qui est en vigueur dans l'Etat de New-York, mais je ne crois pas me tromper en affirmant que les lois sur ce sujet ne diffé-

rent guère les unes des autres dans les divers pays civilisés. Toutes ces lois supposent l'existence d'une cour de justice, c'est-à-dire un tribunal siégeant afin d'administrer la justice, présidant à l'instruction des procès qui s'élèvent entre des parties au civil comme au criminel.

La loi de l'Etat de New-York renferme la disposition suivante:

Quiconque est partie à une action, un procès ou une poursuite spéciale, au civil ou au criminel, pendante devant une cour de justice en dehors des limites de l'Etat, soit dans les Etats-Unis, soit dans un pays étranger, peut obtenir, en suivant les procédures spéciales que prescrit cet article, la déposition d'un témoin. .

Et ainsi de suite. Les détails de la procédure à suivre n'ont pas d'importance. On accorde le droit à quiconque est partie à une action, procès ou poursuite spéciale, soit au civil soit au criminel, pendante devant une cour de justice d'obtenir la déposition d'un témoin; il faut donc que vous ayez un tribunal; il faut nécessairement qu'il y ait des procédures d'intentées soit au civil soit au criminel, auxquelles vous êtes partie. Avec tous les égards dûs à l'honorable député de Saint-Jean, lorsqu'il laisse entendre qu'au sens de la loi et au sens bien connu que nous devons attribuer aux mots, pour établir la distinction entre des procédures au civil et au criminel, les procédures actuelles sont d'une nature civile, et je le déclare franchement, je me vois dans l'impossibilité d'adopter son raisonnement.

Il s'agit d'une enquête tenue dans le but de s'assurer si certains faits existent ou non. Des résultats de cette enquête dépend l'institution de poursuites au civil ou au criminel; mais pour le moment, nous ne possédons rien qui pourrait justifier l'institution de poursuites soit au civil, soit au criminel.

La loi canadienne qui renferme une disposition similaire afin d'aider à l'administration de la justice devant les tribunaux des pays étrangers, est conçue à peu près dans les mêmes termes:

Toutes les fois que, en vertu d'une demande à cette fin, on établit devant un tribunal ou un juge, d'une cour de Justice ou un tribunal quelconque de juridiction compétente, dans aucune des autres puissances autonomes de Sa Majesté. . . .

Cette disposition a trait aux autres parties de l'empire britannique, mais il existe dans notre loi une disposition relativement aux pays étrangers.

. . . devant lesquels une affaire civile, commerciale ou criminelle est pendante, désire obtenir etc. . .

Nous pourrions dire tout simplement un tribunal, si nous le préférons, mais cela ne serait nullement de nature à changer les fonctions qu'il remplit; du moment qu'il n'y a pas d'action ou de poursuites d'instituées devant une cour de justice et qu'elle n'est pas compétente à se prononcer au sujet d'une action ou d'une poursuite, les dispositions de ces lois ne s'appliquent plus dans son cas.

Si nous étions en mesure de procéder devant un tribunal quelconque et d'instituer une actions ou une poursuite, nous n'aurions nullement besoin des services de cette commission royale.

Nous ne manquons pas de tribunaux en ce pays, si quelqu'un est disposé à proférer des accusations. D'honorables députés de la gauche ont prétendu que des accusations allaient être portées; ils ont affirmé qu'ils étaient en possession de preuves qui entraîneraient la condamnation de n'importe quel prévenu en vertu du Code criminel . . .

M. CARVELL: Qui a fait ces affirmations?

L'hon. M. DOHERTY: Je ne puis m'en rappeler pour le moment.

L'hon. M. PUGSLEY: Les affirmations qu'a faites l'honorable député de Calgary (M. R. B. Bennett) équivalent pour ainsi dire à cela.

M. CARVELL: Les allégations que profère le ministre, à mon sens, devraient être un peu moins vagues. S'il veut bien déclarer qu'il ne me vise pas, je n'y trouverai pas tant à redire.

L'hon. M. DOHERTY: Si la déclaration prête à des objections je vais la laisser de côté. Mais on a demandé au ministre de la Justice pourquoi il ne poursuivait pas cet homme pour parjure. Je me suis aperçu que je m'étais trompé en employant le mot "criminel"; j'aurais dû dire "en vertu de la loi des commissions secrètes".

M. CARVELL: Voilà qui est différent.

L'hon. M. DOHERTY: Si la gauche voulait faire cette preuve et obliger les témoins à comparaître elle n'avait qu'à s'adresser à nos tribunaux, ils se seraient fait aider par les tribunaux des autres pays à obtenir la comparution de ces témoins. Tout en refusant d'avoir recours à ce remède la gauche a demandé l'institution d'un comité parlementaire, et pourtant ce comité n'aurait certainement pas eu plus de pouvoirs que cette commission. Il ne lui aurait pas été permis comme à un tribunal de forcer les témoins à comparaître. J'ai

été surpris d'entendre le député de Pictou soutenir le contraire; mais le sachant avocat très éminent, j'ai cru devoir étudier la question avec soin, et j'en suis venu à la conclusion qu'il nous était impossible d'obtenir, de force, la comparution des témoins, si, toutefois il y a moyen de l'obtenir, que ce soit par l'entremise d'un tribunal ou autrement, l'honorable député peut être certain que nous y aurons recours. Que la gauche veuille bien ne pas douter de notre désir de faire absolument tout le possible pour amener les témoins devant la commission et éclaicir tous les points qu'elle est chargé d'étudier.

L'hon. M. PUGSLEY: Si ce moyen consiste dans l'adoption d'une loi il faudrait adopter cette loi avant la prorogation.

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député est un avocat très distingué et, par conséquent, il doit savoir s'il est possible ou non d'adopter une loi de cette nature. Pour moi, je ne sache pas que ce soit possible; nous ne pouvons changer la véritable nature de la commission ni celle des procédures au moyen d'une législation qui ait un effet aux Etats-Unis. Nous pouvons décréter que ce qui n'est pas un tribunal en soit un au Canada, mais ce tribunal ne serait qu'un vain mot, il ne serait pas reconnu aux Etats-Unis. Voici une commission dont les fonctions ne sont pas essentiellement celles d'un tribunal, parce que ses décisions n'ont ni la force ni l'effet des décisions judiciaires et qu'elle-même ne constitue pas un tribunal selon le sens de ses statuts; lui donner le nom de tribunal ce ne serait pas suffisant pour créer, à l'encontre de la population soumise aux lois des Etats-Unis, des droits que ces lois ne reconnaissent pas et que ne reconnaissent pas non plus les lois des différents Etats où l'on pourrait trouver les témoins. Nous ne pouvons non plus assimiler les procédures de cette commission à celles d'un tribunal civil ou criminel en leur donnant ce nom afin de les faire reconnaître comme telles aux Etats-Unis. Si la gauche peut suggérer un moyen de réaliser cette fin, je serai heureux de l'accepter. Nos honorables amis de la gauche ne sont pas logiques quand ils se plaignent de ce que cette commission ne peut forcer les témoins à comparaître, après avoir insisté sur l'institution d'un comité du Parlement qui n'aurait pas eu ce pouvoir. La commission est déjà revêtue de tous les pouvoirs conférés par la loi du Canada pour obliger les témoins à comparaître.

[L'hon. M. Doherty.]

M. CARVELL: Un comité du Parlement n'aurait-il pas eu les mêmes pouvoirs?

L'hon. M. DOHERTY: On me dit qu'un tribunal en aurait eu davantage; mais ce que je dis, moi, c'est que cette commission a tous les pouvoirs d'un tribunal pour obliger les témoins à comparaître.

M. CARVELL: Au Canada.

L'hon. M. DOHERTY: Oui, et un tribunal canadien les a. Le pouvoir qu'il peut posséder en dehors du Canada dépend des lois du pays où il veut l'exercer et non pas de celles que nous ferions nous-mêmes. Si le raisonnement de l'honorable député de Saint-Jean est juste, je soutiens que l'Etat de New-York devrait reconnaître cette commission comme tribunal, parce qu'on lui a attribué, au sujet de l'enquête, tous les pouvoirs d'un tribunal. Mais je ne pense pas que les lois étrangères la reconnussent comme tribunal, lors même que nous lui aurions donné ce nom. Je regrette d'avoir retenu si longtemps l'attention de la Chambre, mais je voulais expliquer ce point par rapport à l'existence de pouvoirs attachés à cette commission et à la possibilité, pour nous, d'augmenter ces pouvoirs. Si cette possibilité existe je serai absolument heureux de m'en prévaloir.

Revenant à la question qui fait le sujet de ce débat, je dois dire qu'on n'a donné pour raison, en vue d'étendre la portée de cette enquête, que la nécessité d'entrer dans tous les détails des transactions qui ont eu lieu et les déclarations inexactes qui ont été faites au sujet de ce que nous aurions pu épargner. Dans ce cas, il faudrait d'abord une enquête au sujet de l'exactitude même de ces déclarations par rapport à chaque point qui y est concerné. Céder à de pareilles raisons pour étendre la portée de l'enquête, ce serait verser dans le ridicule. De fait, on n'a fourni aucune raison plausible en faveur de cette idée. J'ajouterai que s'il y avait lieu d'étudier d'autres cas il serait raisonnable de commencer par examiner ceux qui sont déjà soumis.

Pourquoi la gauche tient-elle tant à en étudier d'autres, avant de s'arrêter à ceux-ci, qu'elle peut approfondir à satiété, et à s'occuper de tous les autres marchés qui ont été passés par la commission des obus? Certes, s'il y a lieu de pousser plus loin l'enquête, la situation n'aura pas été empirée par le fait que nous aurons d'abord étudié les cas les plus typiques et les plus graves, c'est-à-dire ceux au sujet desquels la gauche a paru disposée à jouer son va-tout quand elle s'est efforcée d'attaquer le

Gouvernement en accusant la commission des obus.

M. MACDONALD: La question soulevée devant la Chambre par l'honorable député de Carleton aurait dû être mieux accueillie par le Gouvernement. Au cours des procédures qui ont eu lieu le tribunal institué par le Gouvernement en vertu de la loi des enquêtes pour s'enquérir de certains faits relatifs aux commandes de fusées, l'avocat nommé par le Gouvernement a invoqué certains documents et faits relatifs à la composition de la commission des obus et aux marchés passés par elle pour la fabrication d'obus, marchés qui, à strictement parler ne prêtaient à aucune accusation.

En cherchant à faire cette preuve et à soumettre ces faits à la commission, M. Hellmuth, l'avocat du Gouvernement, a déposé certains contrats et élucidé certains faits concernant la fabrication d'obus, comme nous le voyons dans le compte rendu de l'enquête, par exemple quant à la question de savoir si l'acier basique devait être employé, et ainsi de suite. L'honorable ministre de la Justice, qui parle du désir de la gauche d'approfondir la question des obus, a entièrement oublié que ce tribunal créé par le Gouvernement dont il fait partie a permis à l'avocat du Gouvernement de soulever cette question. Cependant, quand M. Johnston, nommé aussi par le Gouvernement, afin, je présume, de contre-interroger les témoins et de mettre sous les yeux du public tous les faits révélés à l'enquête, a posé certaines questions qu'il croyait être de son devoir de poser au sujet des commandes d'obus et de la façon dont elles avaient été remplies, le tribunal lui a signifié qu'il n'avait pas à s'occuper de cela et ne lui permettrait pas, par conséquent, de continuer. Telle est la représentation que la commission lui a faite, si j'en crois le compte rendu des procédures. Craignant que la situation parût étrange, sir William Meredith, président du tribunal, a suggéré que la Chambre fût consultée à ce sujet. Il a dit:

> Vous savez sans doute que le décret du conseil prévoit que l'on pourra soumettre d'autres questions à cette commission, s'il y a lieu de le faire. Si quelqu'un pense que ces questions devraient faire objet d'une enquête et que nous devrions rester ici tout l'été pour nous en enquérir, je suppose qu'on pourrait faire des représentations. M. Carvell est membre du Parlement, il peut soulever ce point et demander que la portée de l'enquête soit étendue.

Sur l'avis de sir William Meredith, l'honorable député de Carleton, (N.-B.) est venu soumettre cette demande à la Chambre. L'on admettra avec moi qu'il a exposé le cas avec honnêteté et a annoncé franchement les raisons pour lesquelles le Gouvernement devrait se ranger à cet avis.

Des documents sont produits et des dépositions sont entendues concernant des commandes d'obus et le ministre de la Justice trouve étonnant que nous réclamions le droit de faire l'audition contradictoire des témoins, concernant ces commandes. Malgré tout mon respect pour la science légale de l'honorable ministre, je déclare que c'est la première fois que j'entends dire que lorsqu'un avocat introduit des documents dans une cause, l'avocat de la partie adverse n'a pas le droit de faire l'audition contradictoire des témoins concernant ces documents. On me dira peut-être qu'ils concernent des faits étrangers à la cause. Pourquoi alors a-t-on permis à l'avocat qui dirigeait l'enquête de les mentionner et de questionner les témoins au sujet de leur contenu? Pour avoir le droit de prétendre que ces documents se rapportent à des faits étrangers à la cause, il aurait fallu s'opposer à leur production, en premier lieu. Les paroles de M. Johnston sont ainsi rapportées à la page 373:

> La recherche de ce qui s'est passé, d'après les divers témoins, peut avoir de l'importance à notre point de vue, à mon point de vue, tout au moins, et c'est ce que j'ai alors soutenu. Au reste les conventions ont été établies et elles sont devant la commission et il doit sûrement m'être permis d'interroger les témoins sur des conventions dont mon savant ami, M. Hellmuth, a établi l'existence et qui font maintenant partie du dossier. Si on a pu en faire la preuve et que, tout de même, il ne nous soit pas permis d'aller au delà, mon devoir est bien simple et, si c'est ainsi que la commission en décide, je ne ferai même pas de questions tendancieuses.

En réponse à une autre objection il dit encore:

> Je répondrai à cela en disant que la question ayant été posée hier au général Bertram de savoir s'ils avaient agi en qualité d'entrepreneurs, d'administrateurs ou d'agents, cette question dépend entièrement de ce qui s'est fait en vertu de ces marchés une fois conclus, et les faits qui se rattachent aux marchés eux-mêmes ou à la conduite de ce témoin et d'autres, devraient m'être connus, afin de pouvoir montrer en quelle qualité ces gens là agissaient, en dépit de ce que l'on a dit hier, qu'ils n'avaient pas agi comme entrepreneurs, mais comme agents.

C'est parce que M. Johnston désirait procéder de la manière indiquée dans l'extrait que je viens de citer et parce que les commissaires ne lui ont pas permis de poser ces questions, que l'honorable député de Carleton suivant le conseil très raisonnable de sir William Meredith, fait aujourd'hui cette proposition que le Gouvernement devrait accepter.

M. BURNHAM: Mon honorable ami prétend-il exposer la question sous son vrai jour?

M. MACDONALD: Si l'honorable député croit que je n'expose pas la question fidèlement, il aura toute liberté de me corriger quand j'aurai fini. Ses interruptions sur des questions qu'il ne connaît pas deviennent fatigantes. Il pourra me répondre aussi longuement qu'il voudra plus tard. J'ai rapporté les faits fidèlement et la question est maintenant de savoir ce que la Chambre va décider.

Le Gouvernement a toujours maintenu que les membres de la commission des obus étaient des hommes de confiance du gouvernement anglais, leurs créatures, leurs agents et qu'ils n'étaient responsables qu'au gouvernement anglais. C'est sur ces données que la question a été discutée et décidée par la Chambre. Après la constitution de la commission d'enquête, l'avocat du Gouvernement en produisant des documents qui sont la base même de la question débattue, a établi que les membres de la commission des obus n'étaient pas les agents du gouvernement anglais, qu'ils n'avaient pas été nommés par lui, mais qu'ils étaient simplement les fournisseurs du gouvernement impérial et que la commission ne savait pas quel emploi faire des sommes qui restaient après le paiement des munitions fournies. On avait des doutes sur la question de savoir si cet argent appartenait ou n'appartenait pas aux membres de la commission des obus; on s'est demandé si cet argent devait être versé au Fonds patriotique ou remis au bureau de la guerre. Grâce à la preuve faite par M. Hellmuth, la prétention émise par le Gouvernement fut complètement réfutée, ainsi que l'honorable premier ministre l'a admis dans le discours qu'il a prononcé aujourd'hui.

Puisque la situation n'est plus la même, le Gouvernement va-t-il permettre à M. Johnston qu'il a lui-même choisi pour arriver à connaître la vérité, de faire l'audition contradictoire des témoins sur les faits que je viens de mentionner, pour compléter la preuve faite par M. Hellmuth, l'avocat du Gouvernement? Le Gouvernement accordera notre demande ou la refusera. Il peut la refuser et, dans la même mesure, l'enquête sera limitée et incomplète. La preuve commencée par M. Hellmuth ne sera jamais terminée et le résultat de l'enquête ne sera pas satisfaisant. Il n'y a pas le moindre doute sur ce point. Le Gouvernement a évidemment décidé de repousser notre demande et de ne pas permettre à M. Johnston de contre-interroger les témoins.

Une autre question qui se présente est celle-ci: Les pouvoirs conférés à ce tribunal, constitué sous l'empire de la loi des enquêtes, sont-ils assez étendus pour lui permettre d'entendre des dépositions en dehors du Canada? Le ministre de la Justice prétend qu'il ne s'agit, en l'espèce, ni de procédures civiles, ni de procédures criminelles et que, partant, elles ne sont pas comprises dans les dispositions de la loi de l'Etat de New-York où les témoins devront être entendus.

Il peut arriver que quelques-uns d'entre eux traversent la rivière et se réfugient dans l'Etat de New-Jersey où la loi canadienne pourrait les atteindre. Le ministre de la Justice ne nous a pas dit ce que décrète la loi de New-Jersey, concernant les enquêtes conduites par un tribunal étranger. Une chose que le Gouvernement pourrait faire serait d'instituer un tribunal spécial, muni de tous les pouvoirs nécessaires, dont l'autorité serait officiellement reconnue dans les différents états de l'Union. Le Parlement est autorisé à agir ainsi, sous l'empire de l'article 101 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui est ainsi conçu:

Le Parlement fédéral pourra, nonobstant toute disposition contraire énoncée dans le présent acte, lorsque l'occasion le requerra, adopter des mesures à l'effet de créer, maintenir et organiser une cour générale d'appel pour le Canada. . .

C'est notre cour suprême.

. . . et établir des tribunaux additionnels, pour la meilleure administration des lois du Canada.

"Pour la meilleure administration des lois du Canada." Le ministre de la Justice ne ferait que son devoir si, au lieu de s'en rapporter uniquement aux dispositions insuffisantes de la loi des enquêtes, il soumettait au Parlement un projet de loi à l'effet d'instituer un tribunal revêtu de tous les pouvoirs nécessaires. Nous pourrions alors adopter la procédure indiquée par l'honorable député de Saint-Jean et prendre avantage des lois des pays étrangers, pour entendre les dépositions dans ces pays.

Le ministre de la Justice dit: Le Gouvernement n'instituera pas un tribunal, parce que la loi de l'Etat de New-York, selon que je l'interprète, limite notre droit d'instituer une enquête. Je laisse au ministre la responsabilité de cette décision. La loi des enquêtes, modifiée par le chapitre 8 du recueil des lois de 1912, crée une situation particulière. Cette loi dit que les commissaires

peuvent permettre à toute personne dont la conduite est l'objet d'une enquête, d'être représentée par un avocat. Mais je ne vois rien dans cette loi qui autorise le plaignant à se faire représenter par un avocat devant ce tribunal. La commission instituée sous l'empire de cette loi pourrait toujours dire à M. Kyte, par exemple: "Nous ne vous permettrons pas de continuer, car, bien que nous puissions nommer des avocats pour conduire l'enquête et pour conseiller la défense, il n'y a rien dans la loi qui autorise celui qui porte l'accusation, à se faire représenter." C'est une preuve de plus de l'insuffisance du tribunal nommé pour instruire cette enquête. Il n'a pas le droit de franchir les frontières du pays ni de nommer une commission pour entendre les dépositions à l'étranger et c'est le Gouvernement qui a refusé de revêtir ce tribunal des pouvoirs nécessaires.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon honorable ami prétend que le Gouvernement a refusé de donner à ce tribunal l'autorité qui lui aurait permis d'être reconnu par la loi de l'Etat de New-York. Peut-il nous dire quels sont les pouvoirs que nous aurions pu lui donner pour le mettre dans cette position?

M. MACDONALD: Je n'ai pas la loi sous les yeux et je ne puis pas discuter la question avec autant de précision que je le désirerais. Je ne connais la loi de l'Etat de New-York que pour avoir entendu la lecture que le ministre de la Justice en a faite. La commission nommée par le Gouvernement n'est pas un tribunal institué sous l'empire de l'article 101 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et elle n'a pas les pleins pouvoirs qu'aurait un tribunal ainsi institué, pour instruire une enquête en dehors du pays.

Tout ce que le ministre a à faire, c'est de créer un tribunal aux termes de l'article 101 de l'acte de l'Amérique septentrionale anglaise. Cet acte confère des pouvoirs suffisants. Que ce tribunal soit revêtu des mêmes pouvoirs que la cour Suprême de toutes les provinces du Canada, nous aurons alors un corps qui sera autorisé à envoyer dans un pays étranger des commissaires pour recueillir des dépositions. Nous aurons alors un tribunal et une procédure, conditions exigées par la loi de l'Etat de New-York dont il a été fait mention. Mais il n'y a ni cour ni procédure, et par conséquent, nous n'avons pas un tribunal qui puisse envoyer une commission dans un pays étranger où elle commanderait le respect.

Il a été divulgué devant cette commission d'enquête que l'attitude que le ministère a prise en cette enceinte envers la commission des obus est absolument fausse. Il a été démontré que les membres de la commission des obus n'étaient pas les agents du gouvernement anglais, mais des entrepreneurs désignés par le ministre de la Milice du Canada pour passer un marché d'après lequel ils pouvaient être poursuivis individuellement. Ils étaient dans une situation telle qu'ils ont sérieusement demandé au premier ministre quelle était leur responsabilité à l'égard des dettes qu'ils pourraient faire. Ces faits ont été dévoilés pour la première fois devant ce tribunal. Cependant, il n'est pas permis à M. Johnston, qui dirige le contre-interrogatoire, de poser des questions pertinentes et nécessaires pour faire connaître toute la vérité au public. Il faut que la députation et le pays comprennent que le ministère refuse d'augmenter à cette fin les pouvoirs de la commission.

L'hon. M. MEIGHEN (solliciteur général): Que cette affaire, ou une autre semblable, soit signalée en ce moment à l'attention du Parlement ne saurait surprendre aucun de nous. Ceux qui ont eu l'avantage d'assister aux délibérations de la commission royale dont le nom est souvent venu pendant ce débat, et qui ont aussi étudié la tactique de certains membres de la gauche, pouvaient aisément tirer la conclusion que le temps était venu pour l'opposition de répandre dans le pays des explications sur ce qui se passe devant ce tribunal, explications déguisées, il va sans dire, sous la forme de griefs et de plaintes.

Toutefois, je trouve très difficile de découvrir l'affaire dont la Chambre est réellement saisie. Nous pouvons dire à bon droit que nous ne savons pas encore ce qu'on lui demande de faire, bien que le débat dure depuis quelque temps, et que nous ayons entendu trois députés de la gauche. Hier, et aujourd'hui encore, le représentant de Carleton (M. Carvell) a soumis à la Chambre une motion demandant de lever la séance afin de lui permettre de discuter "une question urgente d'intérêt public", cette question urgente d'intérêt public:

> L'à-propos dans l'intérêt public d'étendre immédiatement les pouvoirs de la commission d'enquête sur les commandes de fusées, etc., désignée sous le nom de commission Meredith-Duff, en autorisant l'extension de la sphère d'action de la commission dans son enquête au sujet des questions qui lui ont été soumises.

En peu de mots, on nous demande de discuter l'à-propos d'agrandir le champ de

l'enquête sur les sujets qui ont été soumis à la commission. On ne nous demande pas de lui soumettre d'autres sujets. D'après la teneur de la motion dont la Chambre est saisie, on ne laisse pas entendre que ses pouvoirs ne sont pas suffisants à l'égard de ces sujets. Nous sommes priés d'examiner l'à-propos d'agrandir le champ de l'enquête sur les affaires qui ont été renvoyées à la commission. Si le représentant de Carleton savait réellement ce qu'il veut. . .

M. CARVELL: J'éviterai des embarras à mon honorable ami en lui disant que je n'ai pas préparé cette motion. La note que j'ai remise hier à monsieur l'Orateur demandait que le champ de l'enquête fut agrandi. Lorsque j'ai pris mon siège aujourd'hui, la motion telle qu'elle est m'a été remise de la part de monsieur l'Orateur. Je l'ai acceptée et je l'ai lue. Je n'ergoterai pas sur ce qu'elle contient ou ne contient pas; voilà comment la chose s'est passée. Effacez cela de votre mémoire et nous passerons outre.

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur l'Orateur, je ne suis pas de ceux qui peuvent effacer de leur mémoire le sujet de la discussion, lorsque je le discute moi-même. Il faut que j'aie quelque chose à discuter. Je dois louer la sagesse du représentant de Carleton qui a renoncé à se reconnaître l'auteur de la motion, bien que cet aveu eut été plus de mise s'il avait eu lieu plus tôt. Mais peut-on renoncer à se reconnaître l'auteur de la proposition qu'on demande à la Chambre d'adopter. Bien qu'il s'en lave les mains, nous n'avons pas autre chose à discuter. Je ne sais de quoi nous pourrions parler, si ce n'est du sujet qui est sur le tapis: l'à-propos d'agrandir le champ de l'enquête sur les questions qui ont été référées à la commission. Si nos contradicteurs savaient comment il peut être agrandi, ils nous l'auraient dit; le représentant de Carleton se serait présenté devant la Chambre, aurait clairement expliqué comment peut être agrandie la sphère d'action de cette commission, et il aurait demandé à la députation d'accorder ces nouveaux pouvoirs. Je lui déclare sur le champ que s'il peut offrir une explication claire, compréhensible, ou un projet de résolution tendant à agrandir le champ de l'enquête sur les affaires soumises à la commission, il sera écouté avec bienveillance par le ministère. Nous croyons avoir accordé les pouvoirs les plus étendus que la langue anglaise permet de conférer, dans le décret du conseil relatif à l'existence et aux délibérations de la commission.

[L'hon. M. Meighen.]

Le débat a porté sur maints sujets. A en juger par leur langage, certains députés semblent vouloir que la commission soit autorisée à s'enquérir de questions entièrement différentes. Je crois vraiment que c'est là leur désir, bien qu'il ne soit exprimé dans ce projet de résolution qui semble n'avoir pas de sens.

D'autres soutiennent qu'ils se plaignent d'une opinion légale qu'entretiennent les membres de la commission. Le représentant de Pictou (M. Macdonald) et le représentant de la ville de Saint-Jean (M. Pugsley) affirment que la commission a rendu, sur une question légale, une décision que tout avocat dirait erronée, et ils demandent aux Communes de siéger en cour d'Appel pour infirmer les arrêts du juge en chef de l'Ontario et de M. Duff, juge de la cour Suprême. C'est là la deuxième proposition des députés de la gauche.

Examinons la première. Ils veulent agrandir le champ d'enquête sur ces questions. La commission déclare que tout ce qui a trait aux quatre marchés pourra faire l'objet de l'enquête; tous les actes et démarches du ministre de la Milice s'y rapportant, ou de quelqu'autre personne directement ou indirectement mêlée au ministère ou à la commission des obus; tout ce qui a trait à la cession de ces marchés, aux bénéfices réels ou éventuels en provenant, et aux personnes auxquelles reviendront ces bénéfices. A cet égard, les membres de la commission eux-mêmes ont admis que leurs pouvoirs étaient suffisants. L'avocat de la commission, M. Hellmuth, les a expliqués dans les termes les plus compréhensibles. Bien plus, M. Johnston, nommé par le chef de l'opposition, a déclaré qu'ils étaient complets. Celui-ci avoue—et il avoue plus d'une fois dans le passage qu'a cité le représentant de Carleton (N.-B.)—que, à l'égard de ces quatre marchés soumis à la commission, il a eu toute la latitude possible, et qu'il ne demande rien de plus. Pourquoi donc la Chambre s'enquerra-t-elle de l'à-propos d'augmenter des pouvoirs qui ont déjà été reconnus comme complets et suffisants?

Encore un mot sur la seconde interprétation. Deux députés de la gauche disent: "Nous n'avons pas été traités avec justice; sir William Ralph Meredith a rendu une décision qui est absolument injuste pour nous, et nous désirons que la Chambre la revise." En premier lieu, même si cela souffrait un doute, je devrais nier que la Chambre des communes soit habile à entendre un appel de la décision

d'une commission de juges sur une question légale. Ensuite, celui même qui soumet ce projet de résolution à la Chambre avoue que la décision est bonne et qu'il n'a pas à s'en plaindre. Il a fait cet aveu hier, et il le réitère aujurd'hui, en termes plus formels encore.

Voici ses paroles:

Je dois dire ici de la manière la plus catégorique que je ne veux pas qu'on considère que je blâme le moindrement la décision de la commission.

Telles sont les paroles du représentant de Carleton qui propose ce projet de résolution; de sorte qu'il n'a pas le désir de mettre en doute l'impartialité du traitement accordé par la commission aux membres de la gauche. Dans quelle situation se trouvent donc les représentants de Pictou et de Saint-Jean, lorsque nous comparons leurs paroles et leurs accusations à celles du représentant de Carleton qui saisit la Chambre de cette affaire?

Sur ces deux points que nous sommes invités à examiner, ces honorables députés se sont donnés à eux-mêmes une réponse qui rend toute nouvelle discussion superflue.

Au point où le débat en est rendu, je ne suis nullement surpris, je dois le dire, de constater que les membres se trouvent incapables d'exprimer leur demande qui, soit cohérente, n'en démontre point l'absurdité. Leur propre avocat—du moins celui qui les représente devant la commission—n'a pas pu trouver de termes intelligibles pour faire part aux commissaires de ce qu'il voulait ou dont il avait à se plaindre. Dès que M. Johnston eut repris sa place, le juge en chef lui dit: "Eh mais! cela signifierait une enquête générale sur les agissements de la commission des obus." Aussi le tribunal en arriva-t-il à cette conclusion: "Vous nous demandez d'entrer dans le détail de certains marchés n'ayant aucun rapport avec les quatre qui font l'objet de l'enquête, et vous voulez que cela soit parce que vous désirez établir le statut de la commission. Ce statut, le tribunal est déjà muni de tout ce qu'il faut pour s'en rendre compte. Sous prétexte de vous enquérir du statut de la commission, vous voulez détourner l'enquête du but pour lequel elle a été autorisée, et la faire porter sur une multitude d'objets à l'égard desquels on n'a pas formulé la moindre allégation." Telle est, en somme, la réponse que les commissaires ont faite à cette proposition maladroite.

Hier, l'honorable député de Carleton (M. Carvell, donnait clairement à entendre que les commissaires étaient favorables à cette proposition. Voici ce qu'il disait à ce sujet:

M. Johnston ayant assez fortement appuyé sur le point, les commissaires exprimèrent l'avis qu'il serait peut-être bon de prier le Parlement d'ajouter à leurs attributions.

La conclusion qui se dégage de ces paroles, c'est que les commissaires considéraient qu'il y avait lieu de leur conférer de nouvelles attributions, et qu'ils avaient suggéré l'avis que l'on s'adressât au Parlement dans ce but. Pensant qu'il en était autrement, je me renseignai avec plus de précision et pus constater que la deuxième réponse formulée par mon honorable ami de Carleton s'accordait passablement avec le langage des commissaires.

Mais, au dire du représentant de Pictou (M. Macdonald), ce sont les commissaires eux-mêmes qui auraient suggéré cette proposition, et conseillé de s'adresser ainsi au Parlement; est-ce bien le cas? Les commissaires ont-ils réellement donné à entendre que le Parlement devrait leur conférer de plus complètes attributions? Quel est le député qui osera l'affirmer? Si vous voulez, ont dit les commissaires, que l'on étende le champ de l'enquête, adressez-vous au Parlement, car la chose n'est pas de notre domaine. A la rigueur, on pourrait dire que la commission a conseillé de s'adresser au Parlement. Ce conseil, on l'a suivi. Mais cette idée, la commission ne l'a pas suggérée elle-même; elle l'a plutôt combattue de façon non équivoque. Voici, page 374, ce qu'en a dit sir William Meredith:

Vous ne m'avez pas bien expliqué jusqu'où vous entendiez faire porter l'enquête.

Je n'ai pas de peine à le croire.

Votre intention est-elle d'interroger les témoins sur des marchés autres que les quatre que l'on a soumis à cette commission pour la vérification des prix auxquels les commandes ont été adjugées par le ministère de la Guerre ou de lui obtenues, aussi bien que des prix auxquels elles ont été données à ceux qui ont traité avec la commission des obus? Est-ce bien là votre intention?

Je crois m'être trompé de citation; mais comme celle-ci n'est pas tout à fait étrangère au sujet de la discussion, je ne suis pas fâché de l'avoir faite. Voici ce que je relève à la page 376:

Vous le savez sans doute, le décret du conseil déclare qu'il pourra être soumis d'autres questions à cette commission, si on le juge expédient.

Si quelqu'un croit qu'il importe de faire enquête sur ces questions, et qu'il nous faille passer tout l'été ici à faire cette besogne, je suppose qu'on peut formuler des représentations—M. Carvell est député au Parlement, il

peut saisir la Chambre de cette question et lui demander d'étendre le champ de l'enquête; mais il nous faut demeurer dans les bornes de nos attributions.

La commission suggère-t-elle là que le Parlement devrait accorder cette demande ou s'occuper sérieusement d'une proposition telle que celle-ci? Cette idée, la commission l'a combattue dans la mesure où elle pouvait le faire. Voilà tout ce que j'ai à dire du conseil que la commission aurait soi-disant donné aux membres de la gauche.

Nos adversaires semblent se raccrocher à cette demande comme au moyen de se tirer de la situation où ils se trouvent en ce moment. Au lieu d'avouer à la face du pays qu'ils sont, comme ils le méritent, en humiliante posture, ils ont recours à ce procédé d'un goût assez douteux et cherchent à s'abriter derrière un grief purement imaginaire. Pourquoi, disent-ils, n'érige-t-on pas cette commission en tribunal? Pourquoi ne lui donne-t-on pas le statut d'un tribunal autorisé par l'article 191 de la Constitution? Cela permettrait à la commission d'instituer une autre commission aux Etats-Unis qui serait autorisée à faire comparaître des témoins devant elle.

Dans quel but demande-t-on cela? On ne peut avoir qu'un seul objet en vue: celui de faire croire aux gens qu'il est quelqu'un que l'on voudrait atteindre et qu'on ne peut rejoindre. Quelle est cette personne? En a-t-on donné le nom? Il n'y a pas longtemps, on mentionnait les noms de certaines personnes qui devaient, prétendait-on, briller par leur absence. Ces personnes, elles sont là. Y a-t-il à New-York quelqu'un que la commission n'aurait pas pu faire comparaître par suite de l'insuffisance de ses attributions? Pas que je sache. On nous demande maintenant d'ériger la commission en tribunal; une commission instituée sous le régime de la loi des enquêtes ne suffit plus. Il y a trois semaines, que voulaient les membres de la gauche? Ils réclamaient l'institution d'un comité parlementaire. Les attributions de ce comité auraient-elles été celles que l'article 191 de la Constitution confère à une cour de justice? Nullement; mais à en juger par ce qui se passe ici, cet après-midi, l'institution d'un tel comité n'aurait guère tourné à l'honneur du Parlement. De quelles tapageuses protestations ne nous aurait-on pas écorché les oreilles s'il fût échu au président d'un comité, à un membre de la Chambre et non au juge en chef de la province d'Ontario, de décider un point de droit?

[L'hon. M. Meighen.]

La gauche demande aujourd'hui que la commission soit érigée en tribunal en alléguant la loi de l'Etat de New-York qui décrète qu'en tout pays où il existe un tribunal ayant juridiction en matière civile et criminelle, ce tribunal peut déléguer ses pouvoirs à une commission qui, si elle siège en l'Etat de New-York, se trouve autorisée à assigner des témoins devant elle. Faites en sorte, demandent nos adversaires, que cette commission, instituée en vertu de la loi des enquêtes, soit revêtue des attributions et des pouvoirs que l'article 191 de la Constitution confère aux cours de justice.

Certes, nous avons plein droit de légiférer dans ce sens; reste à savoir quel serait l'effet d'une telle mesure législative. La loi que l'on demande équivaudrait tout simplement à décréter que la commission devra, aux yeux de l'Etat de New-York, être considérée comme un tribunal. Il n'y a pas à sortir de là. Je m'explique par un exemple. Les conseils municipaux jouissent, en matière d'enquêtes, de certaines attributions qu'ils tiennent des autorités provinciales dont les pouvoirs sont aussi entiers que les nôtres. Si le conseil d'une municipalité quelconque venait à charger un comité de tenir une enquête sur certaine question en un quartier déterminé, que dirait-on si ce conseil municipal proclamait que son comité devra posséder les attributions que l'article 191 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord confère aux tribunaux et que, aux yeux de la loi de l'Etat de New-York, il devra être reconnu comme étant un tribunal? Ne s'ensuivrait-il pas, si le raisonnement de l'honorable député de Saint-Jean est juste, que ce comité se trouverait immédiatement transformé en un tribunal?

Ce qui fait un tribunal, ce n'est pas le nom qu'il porte; c'est la fonction qu'il exerce. Pour ériger en tribunaux un comité ou une commission institués sous le régime de la loi des enquêtes, il ne suffit pas de leur donner le titre de tribunal. Quoi qu'il en soit, il sera temps de discuter ce point quand les circonstances l'exigeront; pour le moment, voici ce que je me borne à dire aux membres de la gauche: quand ils viendront annoncer à la Chambre qu'il y a dans l'Etat de New-York ou dans celui du New-Jersey—l'honorable député de Pictou aimerait à faire porter la discussion sur la loi de ce dernier Etat—des personnes qui s'y cachent et qu'ils sont incapables de faire comparaître comme témoins; quand ils indiqueront au Parlement quelque moyen d'obtenir les dépositions de ces personnes, le Gouvernement fera tout en son pouvoir pour les seconder dans la me-

sure la plus complète. Ils n'auront qu'à nous suggérer des moyens efficaces; nous aurons recours à toute mesure qu'il sera possible de prendre.

J'ai indiqué les quatre seuls objets que peut avoir le présent débat. Sous la forme qu'elle revêt, la demande formulée par la gauche est manifestement absurde. C'est ainsi que l'ont qualifiée le premier commissaire, l'avocat de la commission, M. Hellmuth, et l'avocat désigné par le chef de l'opposition. Si les députés de la gauche demandent que l'on discute la décision rendue sur un point de droit par monsieur le juge en chef Meredith, le Parlement ne se ferait guère d'honneur en accédant à leur désir. Il est des fonctions que d'autres sont en mesure de mieux exercer que nous-mêmes.

Au surplus, si l'on veut s'en prendre à la décision sous prétexte qu'elle est erronée, l'auteur de la motion est là qui s'est lui-même chargé de déclarer qu'elle est juste. Et si c'est un plus vaste champ d'enquête que demandent nos honorables amis, ou plutôt qu'ils avaient l'intention de demander—car ils ne l'ont pas fait—je leur fais la réponse que la commission leur a déjà donnée, c'est-à-dire que l'enquête qui se poursuit en ce moment sur des allégations déterminées, ils cherchent à la dépouiller de toute utilité en la faisant porter sur des objets à l'égard desquels nulle allégation n'a été formulée.

D'un autre côté, si l'on veut faire donner à la commission des pouvoirs plus étendus pour contraindre les témoins cités à comparaître, et s'il se trouve des témoins qui ne sont pas encore rendus et refusent de venir, nous allons prendre toutes les mesures efficaces qu'on peut nous indiquer pour contraindre ces témoins à comparaître.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, je suis convaincu que mon très honorable ami le premier ministre comprend mon raisonnement, et il n'est que juste de dire qu'il y a répondu sans acrimonie, avec franchise, d'une façon claire et logique, comme il fait toujours, d'ailleurs, quand il participe aux débats de la Chambre. La question se résume à ceci: Nous comprenons que le domaine de l'enquête, suivant l'acceptation ordinaire, se limite à quatre marchés. J'ai essayé de faire comprendre le mieux possible que les témoignages donnés jusqu'ici à l'enquête nous ont mis, croyons-nous, dans une posture très désavantageuse. Les dépositions parlent de prétendues économies qu'auraient faites la commission des obus, prétentions qu'on ne nous permet pas de vérifier, et il a surgi un état de choses, ignoré jusqu'ici, du fait que juridiquement les membres de la commission des obus sont parties contractantes d'une part avec le ministère ou son représentant, le ministre de la Milice, de l'autre. C'est ce changement de points de vue qui, pour donner suite à la suggestion de Son Honneur le juge en chef Meredith, nous amène ici; j'ai exposé les faits aussi exactement, franchement et logiquement que je peux.

Les allégations des honorables députés de la droite ne demandent pas, à mon sens, une longue réfutation. Je trouve peu à critiquer chez l'honorable solliciteur général (M. Meighen), et je ne m'attendais pas à beaucoup de lui. Je me suis efforcé de jouer franc jeu et de relater les faits avec la plus grande exactitude. J'ai quelque peu déploré que l'honorable ministre de la Justice (M. Doherty) se soit oublié au point de s'attaquer à l'aspect politique de la question au lieu de s'en tenir au côté juridique.

(Exclamations).

Ces interruptions ne sauraient me détourner de ce côté, quelles que soient les assertions du ministre de la Justice. Je regrette qu'il ait insinué que nous cherchions une échappatoire. J'ai voulu discuter la question au point de vue juridique seulement, et si j'ai riposté un peu vivement à mon honorable ami de Dufferin (M. Best), il faut peut-être l'attribuer à mon désir de ne pas me laisser détourner de cet aspect de la question...

M. BEST: Les gens savent maintenant que vous cherchez une échappatoire.

M. CARVELL: ...et je pensais que personne ne voudrait y voir autre chose. Je discutais la chose purement au point de vue juridique. Je me permettrai toutefois une digression pour rappeler à mon honorable ami que l'enquête ne se poursuit pas devant un tribunal régulier, ni conformément à la procédure régulière des tribunaux. A la commission, c'est le défendeur qui fait sa preuve d'abord, et il en est rendu à la moitié environ. C'est pourquoi je demanderai à mon honorable ami, avant de prononcer son jugement, d'attendre que le demandeur, s'il y en a un, ou la personne qui sert de demandeur, ait eu son tour. Le temps sera venu alors pour le ministre de la Justice de dire que nous voulons retraiter. Je n'ai rien à dire de plus à cet sujet.

Le soliciteur général voudra bien m'excuser de ne pas le suivre dans son argumentation plus ou moins juridique; malheureusement pour lui, j'ai enlevé le principal état

de son raisonnement en déclarant que je n'avais pas rédigé la proposition. J'ai accepté la rédaction que monsieur l'Orateur m'a fait parvenir. On sait que l'Orateur a l'esprit assez large pour comprendre l'importance du principe en jeu. Je ne suis pas surpris de voir le soliciteur général essayer d'exploiter la rédaction même de la proposition. Autant que je me le rappelle, et je n'ai pu suivre toutes les séances de la Chambre au cours des derniers dix jours, je crois que le solliciteur général a trouvé enfin l'occasion d'exercer ce subtil talent qui le distingue de fendre les cheveux en quatre. Pour la première fois depuis que mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) l'a montré, il y a un mois environ, sous un jour plus ou moins enviable, le soliciteur général a trouvé enfin l'occasion d'exercer ce subtil talent qui le distingue de fendre les cheveux en quatre. Il ne faut pas s'étonner par conséquent qu'il profite de l'occasion pour se réhabiliter auprès de ses amis; avec quel succès, je le lui laisse à juger. Qu'il me pardonne de ne pas disséquer son raisonnement; sa subtilité m'a empêché de le comprendre, et personne, j'en suis sûr, n'y a vu goutte.

Je me rends le témoignage d'avoir présenté ce sujet en toute bonne foi et avec sincérité. Je suis convaincu que l'on pourrait élargir le cadre de l'enquête pour y faire entrer les questions dont j'ai parlé. J'ai la conviction, malgré les arguments du ministre de la Justice—j'aime toujours l'écouter, parce qu'il fait de son mieux pour jeter de la clarté sur le sujet, que l'on devrait modifier la loi relative aux enquêtes de façon à permettre de prendre des dépositions aux Etats-Unis, si l'on voit que la chose est nécessaire.

Ce sont là mes raisons de demander à la Chambre d'adopter ma motion.

(La motion de M. Carvell, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Buchanan,	Loggie,
Charlton,	Macdonald,
Chisholm (Antigonish),	Maclean (Halifax),
Copp,	McKenzie,
Fortier,	Michaud,
Gauvreau,	Oliver,
Hughes	Proulx,
(King) (I.P.-E.),	Turgeon,
Lanctot,	Turriff,
Lapointe	Warnock—19.
(Kamouraska),	

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Armstrong (Lambton),	Bennett (Simcoe),
Ball,	Best,
Blain,	Meighen,
Borden (sir Robert),	Merner,
Bowman,	Morphy,
Brabazon,	Morris,
Burnham,	Patenaude,
Clarke (Wellington),	Rhodes,
Cockshutt,	Robidoux,
Davidson,	Rogers,
Edwards,	Schaffner,
Elliott,	Sexsmith,
Fisher,	Smith,
Forget (sir Rodolphe),	Steele,
Fripp,	Stevens,
Girard,	Stewart (Hamilton),
Hanna,	Stewart (Lunenburg),
Henderson,	Sutherland,
Laylor,	Thompson (Yukon),
L'Espérance,	Walker,
Macdonell,	Webster,
McCurdy,	Weichel,
McLean	Wilcox.—46.
(Queen) (I.P.-E.),	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionistes.
MM.	MM.
Alguire	McMillan
Arthurs	Truax
Baker	Kay
Barnard	McCraney
Boyce	Germain
Bristol	Bickerdike
Bradbury	Cruise
Burrell	Douglas
Casgrain	Lemieux
Chabot	Béland
Clark (Bruce)	Laurier (sir Wilfrid)
Clements	Knowles
Crothers	McCoig
Doherty	Marcil (Bonaventure)
Fowler	McLean (Sunbury-et-Queen)
Glass	Nesbitt
Green	White (Victoria)
Guilbault	Brouillard
Hartt	Thomson (Qu'Appelle)
Hazen	Pugsley
Hepburn	Molloy
Jameson	Power
Kemp	Robb
Lewis	Cash
McLeod	Carvell
Morrison	McNutt
Munson	Boyer
Middlebro	Guthrie
Nickle	Martin (Régina)
Paquet	Cardin
Rainville	Séguin
Reid	Graham
Stanfield	Pardee
Sharpe	Ross
Smyth	Tobin
Taylor	Carroll
Tremain	Chisholm (Inverness)
White (Renfrew)	Devlin
Wilson (Wentworth)	Wilson (Laval)

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas voté, ayant pairé avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Sans cela, j'eusse voté pour la motion.

M. CARVELL: J'ai pairé avec l'honorable député de York (N.-B) (M. McLeod). Sans cela, j'eusse voté pour la motion.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai pairé avec le ministre des Postes (M. Casgrain). Sans cela, j'eusse voté pour la motion.

M. DEVLIN: J'ai pairé avec l'honorable député de Renfrew-nord (M. G. White). Sans cela, j'eusse voté pour la motion.

M. SEGUIN: J'ai pairé avec l'honorable député de Chambly-Verchères (M. Rainville.) Sans cela, j'eusse voté pour la motion.

L'hon. M. KEMP: J'ai pairé avec l'honorable député de Huntingdon (M. Robb.) Sans cela, j'eusse voté contre la motion.

L'hon. M. DOHERTY: J'ai pairé avec l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil). Si j'avais voté, c'eût été contre la motion.

M. MIDDLEBRO: J'ai pairé avec l'honorable député de Wellington-Sud (M. Guthrie). Si j'avais voté, je l'aurais fait contre la motion.

M. JAMESON: J'ai pairé avec l'honorable député de Québec-ouest (M. Power). Si j'avais voté, j'aurais donné mon vote contre la motion.

M. CROTHERS: J'ai pairé avec l'honorable député de Kent-Ouest (M. McCoig). Si j'avais voté, c'eût été contre la motion.

L'hon. M. REID: J'ai pairé avec l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham). Si j'avais pris part au vote, j'aurais voté contre la motion.

M. KYTE: Vu que cette motion est la conséquence d'une question qui est soumise à la commission royale à laquelle mon nom se trouve associée, j'ai préféré ne pas voter.

La motion est rejetée.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN (N.-B.) A QUEBEC.

Le projet de loi (n° 98) ayant pour objet d'aider à la construction de certaines lignes d'embranchement de la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec et de ratifier une convention faite entre la compagnie et les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick, est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déjà exprimé l'opinion que j'entretiens au sujet de ce qui semble constituer le caractère désavantageux de la convention qu'on a fini par conclure et qui permet à ce chemin de fer de la Vallée d'établir l'une de ses installations à Andover, une station du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et l'autre, à Westfield, une autre station du Pacifique-Canadien. Ayant déjà fait connaître mon avis, je ne fatiguerai pas la Chambre en répétant ce que j'ai dit dans une circonstance antérieure. J'aimerais, toutefois, faire observer à mon honorable ami, le ministre intérimaire des Chemins de fer, que la convention stipule que le libre parcours que la compagnie peut obtenir devra être soumis à l'approbation du gouverneur en conseil. Je suis d'avis qu'il serait désirable de soumettre également ce libre parcours à l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil de la province du Nouveau-Brunswick.

Il serait véritablement malheureux que la compagnie ou que ce Gouvernement se trouvât dans l'impossibilité de conclure une entente satisfaisante avec la compagnie du Pacifique-Canadien et la compagnie du pont et du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean, au sujet du libre parcours entre Westfield et Saint-Jean. Si la compagnie et le Gouvernement ne pouvaient pas conclure une entente satisfaisante de cette nature, les voyageurs seraient obligés de changer de wagons à Westfield, ce qui serait une autre source d'ennuis. Il devrait y avoir une disposition d'après laquelle les trains du Gouvernement auraient le libre parcours jusque dans la ville de Saint-Jean, jusqu'à la gare qui se trouve du côté de l'est, et d'après laquelle également les trains de marchandises du gouvernement auraient le libre parcours, jusqu'à leur destination sur l'un ou l'autre des côtés du port.

Au cours de la présente session, on a adopté une loi des chemins de fer qui est excellente sous quelques rapports, et la disposition qui donne aux commissaires des chemins de fer le pouvoir, dans le but d'empêcher les lignes de chemin de fer de s'étendre parallèlement, d'ordonner aux propriétaires d'un chemin de fer existant d'accorder le libre parcours à une autre compagnie dont on est à construire la voie, est réellement bonne; mais, étant donné que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec est une compagnie constituée civilement par la législature du Nouveau-Brunswick, je ne suis pas prêt à croire que les commissaires des chemins de fer auront le pouvoir d'ordonner soit à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien soit à la compagnie du pont et du

prolongement du chemin de fer de Saint-Jean, d'accorder le libre parcours à cette compagnie, et voilà pourquoi cela devrait faire l'objet d'une entente.

La difficulté pourrait disparaître, si le ministre consentait à inscrire dans le bill une disposition déclarant que l'entreprise de la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Québec est d'intérêt national. Cela placerait la ligne sous les dispositions de la loi des chemins de fer et accorderait aux commissaires des chemins de fer le pouvoir de conclure les conventions nécessaires pour le libre parcours. Je suis certain que le ministre constatera que cela est à désirer et je crois qu'il reconnaîtra également avec moi qu'un chemin de fer qui doit être affermé par le Gouvernement du Canada et exploité comme partie du réseau de l'Intercolonial devrait relever de la juridiction de ce corps, et que même sur cette donnée, si l'autre raison très importante que j'ai alléguée n'existait pas, il serait opportun de déclarer que tout le Canada bénéficiera de cette entreprise.

L'hon. M. REID: L'honorable député a mentionné ces questions au cours du débat qui s'est engagé, l'autre soir. Au sujet du libre parcours entre Westfield et Saint-Jean, le bill stipule que la compagnie acquerra le libre parcours de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, mais advenant l'impossibilité pour elle de conclure l'entente satisfaisante qui peut être nécessaire, le Gouvernement fédéral arrêtera la convention dont on peut avoir besoin pour faire circuler les trains entre Westfield et Saint-Jean (N.-B.).

Il est parfaitement vrai que si la compagnie ne pouvait pas elle-même conclure une entente, la situation deviendrait difficile, mais vu que le Gouvernement fédéral exploitera ce chemin de fer, il aura le pouvoir, en s'adressant à la commission des Chemins de fer, d'obtenir que ce dernier agisse, en ce qui concerne l'exploitation, au nom du Gouvernement fédéral. Je n'aurais pas la moindre objection que cette entreprise fût déclarée d'intérêt national.

Le seul embarras que j'éprouve, ce soir, c'est que je sens que les changements que nous pourrions opérer au sujet de cette convention ne seraient peut-être pas conformes aux désirs du gouvernement provincial qui, il va sans dire, possède ce chemin de fer. Si le bill, tel qu'il se trouve, embrasse tous les points soulevés par l'honorable député de Saint-Jean (N.-B.), je préfère qu'il soit adopté dans cette forme. Ainsi que je le disais, l'autre soir, les conditions

étaient satisfaisantes pour le gouvernement provincial, et je n'ai aucun doute qu'on peut conclure une entente satisfaisante avec le Pacifique-Canadien relativement au libre parcours sur cette partie de sa voie jusqu'à Saint-Jean. D'autre part, ainsi que je le faisais observer alors, si le Gouvernement fédéral ne considère pas satisfaisantes les conditions de ce libre parcours, il peut fournir une voie qui lui appartient jusqu'à Saint-Jean.

L'honorable député a prétendu que les conventions devraient être satisfaisantes pour le gouvernement provincial. Le bill stipule que la compagnie doit conclure l'entente, mais la compagnie est réellement le gouvernement provincial; celui-ci nomme les directeurs par un décret du conseil et s'il faut les nommer, il lui est également loisible de les remercier de leurs services. En outre, il a réellement pris la ligne à sa charge, si je comprends bien. A ce point de vue, tout fonctionne dans l'harmonie. Nous avons débattu les différentes questions qui se rattachent au libre parcours, et aucune des parties n'a prévu beaucoup de difficulté pour atteindre Saint-Jean de Westfield. Mais, ainsi que je l'ai dit, je n'aurais pas d'objections à insérer la disposition dont l'honorable député a donné l'idée, si j'étais parfaitement certain qu'elle n'affecterait pas l'ensemble de ce projet de loi. Sans doute, l'honorable député sait que cette convention a été arrêtée et qu'elle fait loi maintenant, en ce qui regarde le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Ce que je crains, c'est que le moindre changement fait, ici, puisse affecter la loi adoptée au Nouveau-Brunswick. Nous pourrions peut-être adopter ce bill et discuter ce point plus tard.

L'hon. M. PUGSLEY: Les observations que l'honorable ministre vient de faire s'appliqueraient à une modification de l'entente, mais je ne crois pas qu'elles concernent la disposition de la loi qui déclare que cette entreprise sera considérée d'intérêt national. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas insister sur ce point, si le ministre croit qu'il vaut mieux pour lui biffer cette disposition afin de pouvoir consulter le gouvernement provincial. La voie ne sera probablement pas terminée avant une autre session du Parlement, et s'il surgit quelque difficulté au sujet du libre parcours, on pourra adopter une loi supplémentaire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le principe adopté, bien que dans des circons-

tances quelque peu différentes, il y a deux ou trois ans, voulait que le Parlement retardât toute déclaration jusqu'à ce que l'ouvrage fût parachevé. Il y a un inconvénient à déclarer qu'une entreprise est d'intérêt national alors qu'elle est en voie d'exécution. Les raisons sont tellement évidentes que je n'ai pas besoin de les faire connaître.

L'hon. M. OLIVER: Quelle est la longueur de la ligne de Lévis à Saint-Jean par cette route, et quelle est la longueur de la voie entre les mêmes points par le Transcontinental?

L'hon. M. REID: Je ne possède pas ce renseignement, dans le moment; mais je puis l'obtenir, dans quelques minutes.

L'hon. M. PUGSLEY: La distance de Saint-Jean à Québec par l'Intercolonial est de 576.4 milles. Par le Transcontinental, la distance de Lévis à Edmunston est de 236 milles; d'Edmunston à McGivney-Junction, de 134 milles; de McGivney-Junction à Fredericton, de 34 milles, et de Fredericton à Saint-Jean, d'environ 84 milles, je suppose, ce qui forme un total de 488 milles. Cela représente une distance plus courte d'environ 100 milles dans l'ensemble.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 8 (terrains acquis près de Fredericton).

M. MICHAUD: Combien de terrain?

L'hon. M. REID: Le terrain de la gare de Fredericton. Il est nécessaire que ce soit mentionné, parce qu'on touche à la propriété du Pacifique-Canadien.

M. MICHAUD: A-t-on exproprié des terrains récemment pour le chemin de fer de la vallée du Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Pas que je sache.

(Le comité fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Milice et Défense.—Service des cadets, $100,000.

M. TURRIFF: Pourrions-nous avoir des explications au sujet de ce crédit?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est la même somme que l'année dernière. Les prévisions sont celles-ci:

Solde et allocation au directeur du service des Cadets, à l'état major. ..	$ 3,500
Soldes et allocations de quatorze organisateurs et inspecteurs a $2,190..	30,660
Allocations spéciales de subsistance à six organisateurs dans l'Ouest.. ..	1,200
Transport et frais de voyage de quatorze organisateurs et inspecteurs, 200 jours à $5 par jour. ..	1,400
Transport et frais de voyage des instructeurs de gymnastique, a $100 chacun..	1,500
Allocations de subsistance aux mêmes.	8,500
Allocations aux instructeurs de corps de cadets, $100 pour chaque cadet instruit..	40,000
Dépenses casuelles..	640
Total..	$100,000

M. TURRIFF: Maintenant que nous avons deux années d'expérience de la guerre, le ministère de la Milice croit-il que ce service soit d'une utilité réelle? En temps de paix, ce me semble être un gaspillage que de dépenser de l'argent à exercer des jeunes garçons, dont plusieurs, lorsqu'ils sont devenus grands, ne veulent pas entrer dans la force volontaire. Ces exercices peuvent peut-être avoir certains avantages pendant la guerre. Je voudrais connaître l'opinion du premier ministre sur ce point.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'opinion des chefs du ministère de la Milice est que le service des cadets est très important. Les jeunes garçons s'y intéressent beaucoup, et les exercices qu'ils font sont non seulement utiles au pays, mais aussi à eux-mêmes. Ils y prennent des habitudes de discipline et reçoivent une certaine instruction militaire à un âge où ce qu'ils apprennent leur restera toujours. L'honorable député doute que lorsqu'ils seront plus vieux ils n'entrent dans la milice. On m'informe, d'après l'expérience du passé, au ministère de la Milice, que c'est précisément le contraire; que les jeunes garçons qui ont reçu une instruction militaire de ce genre sont naturellement portés à la continuer lorsqu'ils sont plus âgés.

L'hon. M. LEMIEUX: Il y a quelques années, lorsque ce crédit est venu devant la Chambre, j'étais plutôt porté à la critique; si je ne m'y suis pas opposé, je l'ai critiqué. Depuis cette époque, cependant, j'ai appris beaucoup. Je ne suis pas un militariste, et si je n'approuve pas le mouvement, ce n'est pas parce que je crois qu'il développera le militarisme au Canada; mais je crois que le principe sur lequel il est basé en Canada, en Angleterre et en France qui l'a copié de l'Angleterre, est excellent. J'ai vu ces jeunes garçons à Mont-

réal et à Ottawa rendre d'excellents services et, d'après ce que j'ai lu, je vois qu'en France, sur le front et sur les derrières de l'armée, les cadets ont été d'un très grand secours dans le service des hôpitaux et dans d'autres travaux liés à l'administration de ces grandes armées.

Je voterai le crédit avec plaisir, parce que je crois que ces exercices sont hygiéniques en temps de guerre et en temps de paix. Le jeune homme y apprend à être viril.

L'hon. M. OLIVER: Bien que ce crédit ne se rapporte pas directement aux dépenses et à la conduite de la guerre, le premier ministre considérerait-il comme régulier, de traiter ces questions dans la discussion de ce crédit, si pendant le débat il devenait désirable de demander des renseignements sur l'administration des affaires de la guerre?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'y vois pas d'objection, si mon honorable ami croit que cela vaudra mieux que d'attendre la discussion du bill en comité.

L'hon. M. OLIVER: Tout ce travail est fait par le ministère de la Milice, et il est mêlé jusqu'à un certain point, de toute nécessité, avec ses autres travaux. Si le premier ministre n'y a pas d'objection, il vaudra peut-être aussi bien que le comité discute ces questions maintenant au lieu que plus tard.

A propos de ce crédit pour le service des cadets, je voudrais soumettre les considérations suivantes au comité et au Gouvernement. Lorsque nous n'avions pas la guerre, il était bon que nous nous y préparions; mais maintenant que nous sommes en guerre, il est désirable que nous fassions face à cette situation aussi promptement et aussi efficacement que possible. Je n'ai que des éloges à offrir pour l'idée que l'on a eue d'exercer les jeunes gens pour le service militaire.

Mais aujourd'hui il nous faut non pas tant des jeunes gens qui seront utiles dans quelques années que des hommes qui serviront dans les besoins pressants du jour. Il y a dans le pays beaucoup d'hommes qui voudraient et désireraient s'enrôler dans la milice locale, comme protection militaire, ou dans la milice active, ou dans un corps ressemblant à celui des cadets. On ne paraît pas vouloir encourager un mouvement de ce genre. Ces corps ne reçoivent ni solde, ni armes, ni uniformes, ni rémunération quelconque, excepté le privilège de s'enrôler et de faire les exercices sans armes. Cela peut être dû à la

crise actuelle, mais bien que le pays soit en guerre, bien que nous espérions qu'il n'y a aucun danger de complications en Canada, il serait bon tout de même d'encourager l'organisation de corps de ce genre pour la défense intérieure ou pour faire le service militaire dans le pays. Si c'est le manque d'argent qui nous en empêche, je serais d'avis que l'on dépensât plutôt celui que l'on nous demande dans ce crédit pour des corps d'adultes qui seront prêts à rendre des services, que pour des jeunes cadets qui sans doute sont excellents, mais qui ne pourront rendre des services que dans un certain nombre d'années.

L'hon. M. MURPHY: Je suis surpris d'apprendre que les conditions dans le Nord-Ouest diffèrent de celles qui existent dans la partie du pays où je demeure. L'honorable député vient de faire un plaidoyer dans lequel il expose l'inactivité du Gouvernement, en des termes qui ne sont pas du tout élogieux à l'égard de ceux qui voudraient entrer dans des corps de milice qui ne feront pas le service d'outremer. Il dit que ces hommes ne sont pas bien traités lorsqu'ils s'adressent au ministère, qu'on ne leur donne ni solde, ni uniforme, ni fusils.

Mais les forces qui sont envoyées à l'étranger sont dans le même cas. Le pays a les plus grandes difficultés à fournir des uniformes, des fusils et l'équipement nécessaire aux hommes qui partent pour aller se battre, et entendre l'honorable député attaquer le ministère de la Milice et le Gouvernement, parce que l'on ne fournit pas d'équipement à ceux qui ne vont pas se battre, dépasse toute compréhension.

Là où je demeure, et je crois qu'il en est de même dans l'ouest de l'Ontario, ceux qui désirent s'enrôler pour la défense du pays à l'intérieur, consacrent non seulement le temps de leurs affaires, mais aussi tous leurs moments de loisir à faire du recrutement pour le service d'outre-mer; ils vont de ville en ville tenir des assemblées pour engager les jeunes gens propres au service à s'enrôler sous les drapeaux. L'utilité des bataillons de paix a donc presque entièrement cessée chez nous. Les officiers qui étaient propres à servir à l'armée et qui commandaient des bataillons au pays, ont abandonné leur commandement et sont partis pour la guerre. Des unités régimentaires sont de cette façon disparues, et presque tous les hommes propres au service à s'enrôler sous les drapeaux. L'utilité

dont parle mon honorable ami est donc tout naturel, et je suis surpris d'apprendre que les conditions dans l'Ouest ne sont pas les mêmes que chez nous.

Quant à abandonner le service des cadets pour celui que propose l'honorable député, cela me semblerait être une grande erreur, parce que la seule force locale aujourd'hui organisée dans l'ouest de l'Ontario et qui est disponible, est celle des cadets, qui est commandée par des officiers réguliers attachés aux écoles dans lesquelles ces corps sont formés. Les corps de cadets sont composés de jeunes gens de 14, 16 et 18 ans, et s'il y avait nécessité d'équiper une force pour la défense intérieure, d'avoir un corps rempli d'énergie, d'activité et d'intelligence, ce serait le corps des cadets. L'honorable député propose de lui substituer une partie non existante de la communauté.

Des centaines et des milliers de ces cadets, possédant non seulement l'instruction préalable, mais aussi l'intelligence et la valeur, se sont enrôlés dans les forces d'outre-mer. Tout ce qui pourrait tendre à désagréger les corps de cadets serait presqu'un crime national. J'espère que le comité acceptera les remarques que je viens de faire dans l'esprit que je les ai offertes. Quelles que puissent être les conditions ailleurs, je m'opposerais à toute proposition qui tendent à amoindrir ou à désorganiser le mouvement des cadets, et qui se reflète dans la force volontaire du Canada sur les champs de bataille. Je crois que le mouvement est le meilleur qui se soit jamais produit en Canada.

Mr. TURRIFF: Je m'accorde avec la plus grande partie des remarques de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) au sujet des gardes civiques.

Dans une des villes de mon comté, il s'est formé, au début de la guerre, une garde civique, dans laquelle sont entrés beaucoup de nos jeunes gens. J'étais dans cette ville au commencement de l'été dernier pour une réunion en faveur du recrutement, et cette garde fut réorganisée. Sur les cent premiers hommes qui en faisaient partie au début, quatre-vingts s'étaient enrôlés et se trouvaient déjà avec la première division sur la ligne de bataille, ou étaient passés dans différents bataillons qui se formaient. La garde fut donc réorganisée, et il y entra 150 hommes de plus environ. Ils se sont plaints de ne pouvoir obtenir du ministère de la Milice des officiers ni des fusils pour leurs exercices. Ils ont tout particulièrement demandé des fusils. Il y avait là quelques vieux fusils Ross qui avaient été envoyés aux gardes-frontières, et que l'on pensait bien n'être pas de première qualité. Le garde civique en fit la demande. J'ai écrit à ce sujet au ministère de la Milice et j'ai demandé que l'on communiquât directement avec les intéressés. Je ne sais trop, par conséquent, s'ils ont réussi à obtenir du ministère de la Milice l'aide qu'ils recherchaient. Je sais cependant que la garde manquait de fusils. Le ministre par intérim pourrait peut-être me dire combien l'arsenal de Québec en peut produire. Est-ce qu'on y en fait beaucoup?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne sais s'il serait prudent de donner des chiffres là-dessus. Je dirai toutefois que la fabrique du fusil Ross a, depuis le commencement de cette guerre jusqu'à l'heure présente, produit plus de fusils que tout autre établissement de ce genre dans les deux Amériques. Sans le savoir absolument, je suis à peu près sûr qu'il sort aujourd'hui de cette manufacture plus de fusils que de toute autre usine de ce continent. Je n'espère pas que cela dure toujours, car il se fait de l'autre côté de la frontière de grands préparatifs. Je crois néanmoins ne pas dépasser la mesure en disant ce que je viens de dire.

Malgré cela, je dois avouer que nous n'avons pas eu de fusils en assez grand nombre pour nous permettre de faire comme l'aurait voulu l'honorable député d'Edmonton. Nous éprouvons quelque difficulté à fournir d'uniformes et autres effets d'équipement le grand nombre de ceux qui s'enrôlent, et ce sont les fusils qu'il nous est le plus difficile de trouver. Ce n'est pas une question d'argent, comme mon honorable ami semble le faire entendre, mais c'est une question de fusils. S'il veut nous dire où les prendre, nous avons l'argent pour les acheter; mais nous ne savons où nous en procurer ailleurs que dans cette fabrique de Québec qui me paraît avoir fait un travail joliment effectif. J'apprécie hautement l'entrain avec lequel on s'est enrôlé dans les gardes civiques au commencement de la guerre.

J'ai eu l'occasion de passer en revue beaucoup de régiments de cette sorte dans diverses provinces. Il y avait là des hommes de tout âge, des vieux et des jeunes, des hommes qui étaient au printemps de la vie, d'autres qui avaient peut-être cinquante ou soixante ans, ou même davantage. Tous se préparaient à répondre au premier appel. Comme l'a fait observer

mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff), beaucoup de ses hommes, parmi les plus jeunes, se sont enrôlés. Ce mouvement a pris un caractère tellement prononcé que mon honorable ami le ministre de la Milice (sir Sam Hughes) a décidé que le mieux à faire c'était d'organiser cette réserve que le gouverneur général a l'autorisation de former, si je me rappelle bien les dispositions de notre loi de milice. Le conseil a même pris un arrêté à cette fin. De nombreux corps de réservistes ont été ainsi formés ici et là. On a dit que le Gouvernement n'en faisait guère de cas, mais on se trompe; il leur donne toute l'attention compatible avec le soin de pourvoir aux nécessités de ceux qui vont partir, et chacun admettra, j'en suis sûr, que c'est là notre premier devoir. Il a été quelquefois fourni à ces bataillons de réservistes quelques fusils, mais bien peu, je regrette d'avoir à le dire, car nous en avions un besoin urgent pour des fins que l'on regarde comme de première importance. J'apprends du sous-ministre que l'on est parfaitement disposé au ministère à donner et que l'on donne à ces corps de miliciens toute la considération possible, dans la mesure des besoins dons je viens de parler.

M. TURRIFF: J'admets parfaitement que si l'on est à court de fusils, il faut que tout d'abord ceux qui partent en soient pourvus, mais on m'assure que le ministère de la Milice, ou le Gouvernement, ont vendu un grand nombre de fusils Lee-Enfield, avant la guerre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'apprends des fonctionnaires de l'administration que nul fusil a été vendu depuis le commencement des hostilités. Peu avant la guerre, toutefois, il a été vendu une petite quantité de vieux fusils au gouvernement de la Nouvelle-Zélande, par l'entremise du gouvernement anglais.

M. TURRIFF: Je n'ignore point que ces fusils ont été vendus avant le mois d'août 1914; mais, même avant la guerre, les sociétés de tir avaient déjà beaucoup de mal à s'en procurer. Ce que l'on m'a dit des fusils Lee-Enfield c'est qu'il en a été vendu 15,000 au gouvernement de la Nouvelle-Zélande à $1 pièce, et ce sont, dans les Flandres, en France et ailleurs, les troupes de la Nouvelle-Zélande, qui, aujourd'hui, ont ces fusils-là dans les mains.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Où mon honorable ami a-t-il obtenu ce renseignement?

[Sir Robert Borden.]

M. TURRIFF: Je vais le dire à mon très honorable ami et, si l'on m'a trompé, ceux ici ce soir pourront me reprendre. Je sais des fonctionnaires du département que ces fusils ont été vendus au gouvernement de la Nouvelle-Zélande, parce qu'ils sont mentionnés dans le rapport de l'auditeur général, et que le gouvernement de la Nouvelle-Zélande a mis au crédit du gouvernement canadien à Londres une certaine somme en paiement. J'ai reçu il n'y a pas longtemps d'un de nos soldats en France une lettre où il dit que le fusil Ross dont ils étaient armés n'est pas considéré comme aussi bon que le Lee-Enfield, et que nos soldats le rejettent dès qu'ils ont une chance de mettre la main sur un Lee-Enfield. Si cela est vrai, il se trouve que le soldat canadien rejette un fusil qui coûte 17 ou 18 dollars, peut-être 27 ou 28—je ne sais plus au juste, mais une somme considérable dans tous les cas—et qu'il ramasse un fusil qu'a vendu notre propre Gouvernement à celui de la Nouvelle-Zélande à $1 pièce. Je sais exactement d'où vient cette lettre et je peux me fier à son auteur quand il dit que nos soldats échangent, lorsqu'ils le peuvent, leur fusil Ross contre un Lee-Enfield.

M. MORPHY: Les troupes de la Nouvelle-Zélande sont-elles armées des Lee-Enfield dont vient de parler mon honorable ami?

M. TURRIFF: C'est ce dont je suis avisé.

M. MORPHY: A quelle date ces fusils ont-ils été vendus par le Gouvernement canadien?

M. TURRIFF: Je ne sais trop si c'est en 1912 ou 1913, mais le ministre en fonction les a vendus quelque temps avant la guerre. Je ne peux pas prouver que ces fusils sont bien ceux dont se servent présentement les soldats de la Nouvelle-Zélande qui sont au front, mais le rapport de l'auditeur général établit dans tous les cas qu'ils ont été vendus au gouvernement de la Nouvelle-Zélande.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai entendu parler de cette histoire de soldats canadiens ramassant sur les champs de bataille le fusil Lee-Enfield, comme aussi celle de soldats anglais donnant la préférence au fusil Ross sur le leur. On m'a dit que c'est chose assez ordinaire chez un soldat, quand il peut se procurer un fusil de quelque modèle nouveau pour lui, de croire qu'il vaut mieux que le sien et de vouloir faire l'échange. Pour ce qui est de la vente de fusils, mon honorable ami

devrait ne pas oublier que le fusil Ross a eu les préférences de l'ancien Gouvernement et que ce devait être de celui-là dont nos militaires seraient armés plutôt que du Lee-Enfield. On l'avait adopté comme étant un fusil modèle. Il est parfaitement vrai que le marché conclu entre l'ancien ministère et la compagnie du fusil Ross laissait au Gouvernement la faculté de prescrire un modèle différent quand il le jugerait à propos, à la condition de faire les frais de l'outillage voulu et des changements que la chose nécessiterait. On a cédé des fusils Lee-Enfield et aussi, je crois, de quelques Lee-Metfords, comme inutiles dans les circonstances. Le présent ministre n'a pas cru devoir agir autrement que son prédécesseur.

Je trouve mauvais que l'on cherche à faire accroire à la Chambre ou au pays, à nos troupes surtout, que le fusil dont elles sont armées ne vaut pas grand chose. Ce serait d'abord malheureux, et cela pourrait causer beaucoup de mal. Si nous avions un choix à faire entre divers fusils, ces observations pourraien avoir un motif, mais, comme il nous faut dans les présentes circonstances faire nécessairement emploi du fusil Ross, il me semble que l'on a bien peu raison de chercher à jeter du discrédit sur l'arme dont nos troupes sont armées.

Il y a eu passablement de discussion au sujet de ces fusils Ross, il y a quelques années, et la question est revenue sur le bureau, depuis que la guerre a éclaté. Pour remédier à certaine difficulté qui s'est produite sur le front, en a modifié les fusils Ross. Cette difficulté s'est produite non seulement pour le fusil Ross, mais aussi pour le fusil Lee-Enfield, et on a apporté à ce dernier la même modification qu'au fusil Ross et cela avec de bons résultats dans les deux cas.

M. HUGHES (I.P.-E.): Les cartouches gênaient le fonctionnement de la culasse mobile, je crois.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le changement fait a été l'agrandissement de la chambre de percussion. La chambre du fusil Ross, m'a-t-on dit, est plus petite que celle du Lee-Enfield. La chambre du Lee-Enfield a été agrandie et celle du Ross encore un peu plus, et je crois que la chambre agrandie du Lee-Enfield est un peu plus grande que la chambre agrandie du fusil Ross. Cependant, ceux qui sont mieux en état de juger de ces choses que je ne le suis, disent que le coincement en question était dû à la nature des qualités des cartouches fournies à un certain moment, mais depuis on a retiré ces cartouches.

On m'informe qu'on n'a éprouvé de graves difficultés ni avec le fusil Ross ni avec le Lee-Enfield, lorsqu'on a employé d'autres cartouches. Lorsqu'on a employé nos propres cartouches, fabriquées au pays pour le fusil Ross, la difficulté due au coincement ne s'est plus guère fait sentir.

M. HUGHES: J'ai vu dans les journaux tout récemment à propos des grandes batailles qui ont eu lieu depuis deux semaines, à Saint-Eloi et ailleurs, que ce coincement s'était produit. Que ce soit la faute des cartouches ou que ces choses se produisent ou non dans les meilleures conditions, c'est ce que j'ignore, mais j'ai vu des critiques de ce genre dans la " Gazette " de Montréal et autres grands journaux canadiens.

M. EDWARDS: Je suis un peu porté à douter de l'exactitude des renseignements de l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) au sujet de l'emploi au front par les soldats de vieux fusils Lee-Enfield vendus à la Nouvelle-Zélande. Je me rappelle très bien, lorsque le gouvernement libéral était au pouvoir, que ce gouvernement distribuait des centaines de ces fusils au pays, partout où un certain nombre de jeunes gens formaient une association de tir.

Le Gouvernement leur fournissait gratuitement des fusils et toutes les vieilles cartouches que le Gouvernement mettait au rebut et que ces jeunes gens jugeaient bon d'employer. J'appartiens à l'une de ces associations, et mon souvenir de ce fusil est que lorsque vous le tirez il vous repousse presque jusque dans le comté voisin. Bien que le Gouvernement, à mon avis, ait eu raison de mettre ces vieux fusils au rebut et de distribuer de vieilles cartouches pour encourager ainsi les associations de tir, je ne puis croire que ces fusils soient employés dans une guerre réelle, bien qu'une personne dont l'épaule est bien rembourrée puisse s'en servir pour tirer sur une cible.

M. TURRIFF: Pourquoi le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande en a-t-il acheté une aussi grande quantité que 15,000?

M. EDWARDS: Il a pu s'en servir pour les exercices ou pour le tir à la cible. Un homme qui aurait un plein sac de sciure de bois contre son épaule et les pieds fermement fixés sur la terre aurait pu rester dans le comté dans lequel il se trouvait lorsqu'il a tiré son fusil. A mon avis, d'après tout ce que j'entends dire, des troupes comme celles de la Nouvelles-Zélande ne se serviraient pas d'un fusil d'un type archaïque, et le

gouvernement de la Nouvelle-Zélande ne placerait pas entre les mains de ses soldats une carabine payée un dollar pièce. L'honorable collègue puise largement dans son excellente et vive imagination lorsqu'il suppose pareille chose.

L'hon. M. OLIVER: La discussion s'est assez écartée de ce que nous avions en vue lorsque ce crédit a été appelé, et si on me le permet, je voudrais saisir cette occasion de discuter à fond cette question d'armement et d'équipement et de reconnaissance de troupes locales dans tout le Dominion. C'est une question importante et qui se rattache intimement au sujet que nous discutons. Lorsque nous jugeons à propos d'exercer et d'équiper dans une certaine mesure des jeunes gens en vue des services qu'ils pourraient rendre dans les années à venir, c'est très bien, nous ne devons pas ignorer le présent besoin d'hommes qui peuvent rendre des services aujourd'hui, et qui veulent rendre service, mais que nous ne voulons pas équiper de façon à leur permettre de rendre ces services.

Il y a dans certaines parties du Nord-Ouest, dans l'Alberta du moins, une organisation appelée la Legion of Frontiersmen, formée en vue d'exercices militaires. Cette légion a été organisée longtemps avant la guerre et avait exactement les mêmes objets, si je comprends bien, que les corps de cadets, seulement elle était composée d'hommes d'âge mûr, et peut-être jusqu'à certain point d'hommes plus âgés, et non pas de jeunes gens.

Cette légion a des organisations en divers points de la province d'Alberta, dans un but de perfectionnement militaire, afin d'être en mesure de pouvoir rendre au pays un service qui, alors qu'il n'était encore qu'en perspective quand la guerre a éclaté, peut à tout instant devenir une nécessité impérieuse, maintenant que nous sommes en guerre. La bonne foi de ces gens ne saurait être mise en doute, non plus que la loyauté de leurs intentions, et l'on doit aussi reconnaître les efforts qu'ils ont prodigués en consacrant ainsi leur temps et leurs énergies à se rendre aptes au service par l'exercice militaire; mais ces exercices sont vides de sens, à moins qu'ils ne s'appuient sur de bonnes armes. Je le sais, cette organisation a demandé à diverses reprises des armes au département de la Milice ainsi que le genre de reconnaissance accordée aux cadets, mais l'on m'informe que cette reconnaissance leur a été non seulement constamment refusée, mais qu'elle l'a été avec une brusquerie qui n'était peut-être pas nécessaire dans les circonstances.

[M. Edwards.]

Ce que je pense de tout cela, c'est que quand le pays est en guerre, et que personne ne prévoit ce qui peut arriver, tant que nous compterons sur le volontariat pour notre service militaire, le Gouvernement ne ferait qu'agir sagement en encourageant l'organisation militaire dans toutes les circonstances possibles pouvant aboutir dans une bonne mesure à de bons résultats, et quand le Gouvernement ne tient absolument aucun compte des offres de service de ceux qui forment cette légion, ou bien établit une distinction injuste entre des hommes qui sont à même de pouvoir offrir immédiatement leurs services et de simples jeunes gens dont on n'a pas lieu d'attendre aucun service actif avant quelques années, à mon sens, ce n'est pas là faire acte de bonne politique; ce n'est pas là ce qu'exigent les besoins du pays dans le moment. J'ai déjà dit qu'on était à organiser la milice active, mais qu'on ne lui donnait ni armes ni uniformes, qu'elle était sans solde ni reconnaissance, et qu'on ne lui permettait l'enrôlement que subordonnément aux ordres de l'Etat et à l'appel en tout temps en toute partie du Dominion, si le besoin s'en faisait sentir. L'idée qui règne dans l'esprit de ceux qui dans le moment ne sont pas prêts à s'enrôler pour le service d'outre-mer, mais qui désirent se rendre aptes au service militaire par l'exercice et l'organisation, c'est que ceux qui s'enrôlent pour le service d'outre-mer sont envoyés là-bas et laissent le pays dépourvu de ses forces militaires actives. Ce n'est peut-être pas l'intention du Gouvernement d'envoyer en Europe les hommes qui se sont enrôlés pour ce service, et l'intention est peut-être de garder au Canada bon nombre de ces hommes.

Si c'est bien là l'intention du Gouvernement, je ne crois pas qu'on agisse avec loyauté à l'égard des hommes qui s'enrôlent. Celui qui abandonne ses affaires et toutes ses chances de réussir dans la vie, en croyant que le pays demande de lui ce sacrifice, ne croira certainement pas que le pays agit avec loyauté à son égard si, au lieu de lui offrir l'occasion de rendre les services pour lesquels il a sacrifié son avenir, on le tient ici à faire des exercices ou à monter la garde près de chez lui. Ce n'est pas ni son intention ni son désir, et si c'est là ce que vise le Gouvernement en obtenant son enrôlement, cela ne répond certainement pas aux vues et aux désirs des hommes qui s'enrôlent. L'idée dominante est que ceux qui s'enrôlent pour service d'outre-mer doivent être envoyés en Europe, et qu'il y aura ici une or

ganisation militaire locale suffisamment considérable et efficace, et assez bien équipée, pour protéger les intérêts du pays. Cette idée-là étant celle de la grande masse du pays, je prends la liberté de critiquer ce qui me semble être la politique du ministère de la Milice, qui, autant que je puis voir, ne tient compte que de l'enrôlement pour service d'outre-mer. Les hommes s'enrôlant pour service d'outre-mer et qui sont gardés au Canada plus longtemps qu'ils ne croient qu'on devrait les garder, sont mécontents et ne considèrent pas que l'Etat les traite avec équité. Je dis qu'en temps de guerre, et avec notre système de volontariat qui est le seul auquel nous puissions avoir recours, la vraie politique devrait être d'encourager les exercices et l'efficacité militaires parmi toutes les classes de la population qui se montrent disposées à faire ces exercices et à acquérir la valeur voulue.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il serait inutile de répéter ce que j'ai déjà dit de manière à rendre ma pensée bien lucide. Nous n'avons pas assez de fusils pour l'instruction des hommes qui partent pour le front. Nous considérons que la nécessité qui s'impose ici est supérieure à celle qui concerne la milice de réserve dont on a parlé. Mon honorable ami dit que nous ne tenons aucun compte de ces hommes, parce que nous ne leur donnons pas de fusils. Je lui répète que nous n'avons pas les fusils que nous voudrions leur donner. Tous les fusils que nous avons sont requis pour les troupes que l'on instruit pour service d'outre-mer. Je ne puis pas m'expliquer plus clairement.

Si mon honorable ami veut avoir le nombre exact de fusils disponibles et celui des hommes à l'instruction, je serai très heureux de lui fournir ces renseignements, et peut-être alors comprendra-t-il la situation mieux qu'il ne semble le faire maintenant. En ce qui concerne la défense du Canada, je crois qu'on a déclaré, il y a eu un an l'automne dernier, ou au mois de décembre, que, comme suite au programme énoncé par le Gouvernement, il y aurait probablement en tout temps au Canada au moins 50,000 hommes à l'instruction, qui seraient disponibles pour la défense du pays en cas d'attaque. Il y a certainement plus du double de ce nombre à l'instruction actuellement au Canada, et de nouveaux régiments sont formés au fur et à mesure que d'autres partent pour le front. Le total des enrôlements, à venir jusqu'à présent, s'élève à environ 300,000. Les enrôlements, du premier janvier au premier mai—je n'ai pas les chiffres exacts par devers moi—ont été d'environ 112,000 ou 115,000, c'est-à-dire à raison de près de mille par jour. Les troupes sont parties pour le front aussi vite que les conditions l'ont permis: d'abord, il fallait que l'instruction fût suffisante, de manière à pouvoir terminer cette instruction en Angleterre; deuxièmement, les arrangements faits par le gouvernement britannique, pour leur réception en Angleterre, durant le temps de cette instruction supplémentaire, et troisièmement, le nombre de navires suffisants pour la traversée de l'Atlantique. Nous avons été limités pour toutes ces conditions. Je pourrais en mentionner une quatrième, qui concerne l'équipement et les fusils, bien que nous n'ayons pas toujours subi des retards pour les fusils, car nous avons quelquefois envoyé nos hommes là-bas et les fusils peu de temps après.

M. STEVENS: Je désire tout d'abord exprimer mon appréciation de la manière splendide avec laquelle le Gouvernement pourvoit à ce problème stupéfiant d'équiper des hommes, de les instruire et de les envoyer de l'autre côté de l'océan. Il me semble, monsieur l'Orateur, que la réponse complète aux critiques de ces honorables messieurs de la gauche, ce soir et en d'autres temps, se trouve dans le fait qu'il est constaté que le record de nos troupes d'outre-mer démontre d'une manière concluante que les méthodes employées par le Gouvernement et le système présidant à l'enrôlement et à l'équipement de nos troupes est excellent sous tous rapports. Je ne crois pas que nous pourrions avoir un meilleur témoignage de l'efficacité du Gouvernement et du ministère de la Milice que le record de nos troupes au front.

Il y a une ou deux choses sur lesquelles je désirerais attirer l'attention du premier ministre. On m'a fait remarquer qu'en Angleterre il est souvent très difficile de distinguer un soldat canadien, parce qu'un grand nombre ne portent aucun insigne particulier. Tout au contraire, les soldats de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande se reconnaissent distinctement à leurs insignes. Je crois que l'insigne que l'on porte est un insigne non distinct et que tous nos soldats ne portent pas un insigne de cuivre. On a émis l'avis qu'on devrait avoir un insigne qui serait commun à tous les bataillons, afin qu'on pût distinguer nos soldats canadiens. Cet avis m'a été exprimé par l'un de nos premiers officiers

commandant un bataillon sur le front. Il y a encore autre chose à dire: parmi les hommes qui se présentent à l'enrôlement, probablement de 20 à 30 p. 100 sont rejetés pour quelque défaut physique secondaire. Un homme peut avoir une mesure de poitrine d'un pouce ou deux trop faible ou ses dents peuvent avoir quelque défaut, bien que je comprenne que le Gouvernement se charge à ses propres dépens de faire examiner et réparer les dents des soldats. Plusieurs des défauts secondaires qui font rejeter des hommes pourraient disparaître avec un peu d'exercices physiques.

On m'a exprimé l'opinion, et je crois que cette opinion est digne de considération, que des instructeurs spéciaux devraient être employés pour s'occuper des hommes qui sont susceptibles d'être enrôlés et leur donner quelques semaines d'entraînement spécial. Il est aisé de voir que si on peut épargner ainsi 5 p. 100 des hommes qui s'offrent à l'enrôlement on ajoutera de façon très appréciable au nombre de nos troupes partant pour le front. Je sais qu'il y a en différentes parties du Canada des hommes exercés particulièrement pour cela et qui pourraient donner une instruction spéciale à ces recrues, et il en résulterait qu'en quelques semaines bon nombre de ces recrues présenteraient toutes les conditions voulues.

Maintenant, en accordant des commissions aux officiers qui ont charge des troupes à destination d'outre-mer, je crois qu'on devrait s'en tenir à la règle de ramener du front les hommes qui ont fait du service. Nous avons envoyé dans les commencements, en Europe, un grand nombre d'hommes habiles et instruits, parfaitement aptes à commander des hommes ou à diriger leurs activités dans la vie civile, et qui ont montré qu'ils étaient très capables sur la ligne de feu. Je crois qu'à partir de maintenant on devrait adopter comme politique définitive et finale d'accorder toutes les commissions aux hommes qui ont déjà servi au front. Je sais que le Gouvernement a déjà adopté cette politique dans une grande mesure, et qu'on fait revenir du front bon nombre d'hommes qui ont fait du service actif.

Toute la question des commissions est devenue très importante dans ce pays. Un bon nombre croient qu'on devrait leur accorder des commissions, mais bien que ce soit là une ambition convenable et louable, il vaudrait bien mieux qu'un militaire fût forcé de faire au front un service actif de trois à six mois avant qu'on lui confiât le commandement d'un corps de soldats. On pourrait, naturellement, faire exception pour ceux qui ont déjà été dans la vie militaire durant plusieurs années et qui ont passé par un long entraînement.

J'ai très à cœur cette question des commissions et de la classe d'hommes qui devraient y avoir droit. Je n'ai rien à reprocher à ceux qui détiennent actuellement des commissions au Canada, ou dans les camps d'instruction en Angleterre, mais il me semble que personne ne devrait trouver à redire au système de faire revenir du front les sous-officiers et autres qui sont recommandés par leurs supérieurs pour ces commissions. Cela s'applique particulièrement aux officiers commandants. Je crois qu'il serait très désirable de faire revenir, disons, des majors ou des capitaines pour leur confier le commandement de bataillons au Canada. Connaissant les conditions entièrement nouvelles et extraordinaires auxquelles les hommes ont maintenant à faire face, ils pourraient leur donner une instruction bien supérieure à celle que donnent des hommes qui n'ont pas encore été en service actif. Je soumets ces quelques observations à la considération du Gouvernement sans qu'il y ait le moindre désir de ma part de lui donner inutilement un surcroît de besogne, et je dois exprimer en même temps mon appréciation de la manière splendide avec laquelle l'administration fait face à la tâche gigantesque qui lui a été confiée. Je ne puis pas comprendre comment le premier ministre supporte le fardeau dont il est chargé, c'est-à-dire non seulement la responsabilité de ses fonctions de premier ministre, mais en outre celle qui s'attache à la conduite du ministère de la Milice. Je crois que le comité devrait donner au premier ministre toute la considération possible en ce qui concerne l'exécution de ces devoirs très écrasants.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Tout Canadien qui va de l'autre côté de l'océan porte sur l'épaule un insigne avec le mot "Canada" et il a un insigne régimentaire au col. Le modèle de la casquette est presque le même que celui de l'armée anglaise. Il n'est pas aussi visible que celui des Australiens ou des Néo-Zélandais que l'on remarque plus distinctement. Quant à faire revenir des soldats du front pour instructions de ceux qui sont au Canada on l'a fait sur une échelle considérable. Une grande partie des régiments qui ont été formés depuis les six derniers mois, ont été organisés par des hommes qui ont été ramenés du front. Quant aux commissions d'officiers, le sous-ministre

m'informe que la pratique suivie au front est la suivante: si, par exemple, un lieutenant est invalide, le sous-officier le plus ancien qui suit est promu et si le lieutenant ne reprend pas le service dans les trente jours, sa place est donnée au sous-officier. Des promotions se font dans le rang pour que sa place soit définitive ainsi que celle du caporal et des autres sous-officiers. Le député s'est donc efforcé d'appliquer ce principe en donnant la préférence aux soldats qui ont servi au front un certain temps.

M. STEVENS: L'insigne est fabriqué avec un alliage. Le renseignement que j'ai reçu de source autorisée est qu'il ne dure pas très longtemps et qu'il devrait être en cuivre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Un insigne en cuivre peut être vu à une distance considérable et est très voyant. Cela fait très bien dans les rues de Londres, mais c'est moins utile au front, c'est pourquoi on se sert de l'insigne formé d'un alliage.

M. MACDONALD: L'idée émise par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) est très louable. Je suis de l'avis du premier ministre quant à la difficulté d'obtenir les fusils nécessaires pour équiper les troupes de l'intérieur tel qu'on l'a suggéré. Le problème qui consiste à se procurer des armes suffisantes pour équiper les troupes me paraît très sérieux. La difficulté d'obtenir des armes de ce côté oblige chaque fabrique à travailler à son maximum de capacité; nous nous rendons surtout compte de cela quand nous réfléchissons que les nations alliées se sont adressées aux Etats-Unis pour obtenir des armes. Comme nous avons au Canada une fabrique qui fait nos propres fusils, j'estime qu'il serait temps d'en finir avec ces critiques captieuses à propos du fusil Ross. Elles ont pris naissance chez les honorables députés des deux côtés de la Chambre et dans les journaux du pays. Autrefois nos honorables collègues de la droite étaient seuls autorisés à critiquer le fusil Ross, mais la critique s'est probablement répandue partout sans qu'il soit question de politique. Une chose sur laquelle nous sommes, je crois, tous d'accord c'est que nous avons au Canada une fabrique où nous manufacturons une arme qui est bonne, qui permet à nos gens d'aller prendre part à ce conflit et qu'il est important que nous ayons au Canada en temps de guerre.

Relativement à l'armement de nos soldats, je ne sais trop dans quelle situation nous aurions été, si nous n'avions pas eu la fabrique du fusil Ross. Je suis à peu près certain que nous n'aurions pas même été en état d'armer 50,000 hommes, encore bien moins 300,000, s'il nous avait fallu compter pour cela sur les pays étrangers. Les fusils sont en si grande demande non seulement en Angleterre, mais encore dans les pays alliés, que nous aurions été absolument incapables d'équiper un nombre de soldats appréciable au Canada, depuis la déclaration de guerre. Une critique raisonnable est nécessaire et utile, mais à mon sens, nous devrions maintenant cesser toute discussion sur ce sujet. La tâche de maintenir des effectifs suffisants au pays est très sérieuse, et je doute fort les difficultés que le premier ministre nous a laissées entrevoir, tandis que nous sommes occupés à préparer et à expédier avec toute la célérité possible, nos soldats qui se sont enrôlés pour le service d'outremer.

M. MACLEAN (Halifax): D'ici à quelques mois, nous aurons des élections provinciales en Nouvelle-Ecosse. Le mandat de la présente législature expirera bientôt. Il y a, à l'heure actuelle, j'en suis certain, plus de 5,000 soldats sous les drapeaux, qui sont cantonnés un peu partout dans la province. On dit que tous les régiments qui sont formés ou en voie d'organisation, seront expédiés à Aldershot pour s'y exercer durant l'été et jusqu'à ce qu'on les envoie au front.

Le question se soulève donc tout naturellement de savoir si l'on ne pourrait pas prendre des mesures pour que ces soldats citoyens puissent exercer leur droit de suffrage à l'élection qui aura lieu bientôt en cette province. La question intéresse également les deux partis politiques, de sorte que je ne prévois pas que l'on soulève d'objections, au cas où l'on jugerait à propos de prendre des mesures afin que les soldats qui ont droit de voter à cette élection puissent le faire. Il est assez facile de résoudre le problème dans une petite province comme la Nouvelle-Ecosse. Est-ce que le premier ministre qui remplit actuellement les fonctions de ministre intérimaire de la Milice a étudié la question et a-t-il songé à l'adoption d'un plan quelconque par lequel ces soldats pourront exprimer leur suffrage à la prochaine élection?

Je ne voudrais pas que ce lourd fardeau lui retombe sur les épaules, mais il serait peut-être possible que les membres des deux partis politiques, qui représentent la

Nouvelle-Ecosse en cette enceinte, pourraient se réunir et de concert avec le premier ministre, élaborer un plan à cet effet. Il y a deux méthodes que l'on pourrait suivre afin de permettre aux soldats de prendre part au vote. La première consisterait à accorder un congé de un à deux jours aux soldats qui sont dans les camps d'instruction, de façon à ce qu'ils puissent se rendre dans leurs foyers et déposer leur bulletin. On ne saurait recourir à ce plan qu'avec la permission du département de la Milice, et il est bien évident que si la permission de l'appliquer était accordée, il faudrait que tous les soldats fussent traités sur le même pied. L'autre méthode à laquelle on pourrait avoir recours, ce serait que la législature provinciale institue un système d'enregistrement et fasse voter les soldats antérieurement au jour du scrutin qui est fixée pour le reste des électeurs de la province, en invitant les dispositions de la loi que le Parlement a votée à l'avant dernière session. Il est évident que la loi adoptée par la législature provinciale ne saurait être éfficace. Si elle n'obtient le concours sincère des autorités du département de la Milice.

M. EDWARDS: Et que fait-on des soldats qui sont de l'autre côté?

M. MACLEAN (Halifax): Je serais disposé à ce que l'on ne s'en occupe pas du tout. Je suggère tout simplement que l'on s'arrange pour faire voter les soldats qui sont encore dans les limites de la province.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'ai évidemment pas le temps de m'occuper de découvrir un moyen de permettre aux soldats de prendre part à cette élection provinciale. Cependant, il est parfaitement entendu que si un citoyen s'est enrôlé sous les drapeaux dans le but de combattre pour la défense du Canada, de l'Empire tout entier et même du monde civilisé, cet acte de courage ne devrait certainement pas le priver de l'exercice de ses droits d'électeur. Au contraire, devrait être une raison de plus de lui fournir l'occasion d'exercer son droit de vote, s'il est possible que la chose se fasse sans trop nuire au service. Si mes renseignements sont exacts, la législature de la Nouvelle-Ecosse a mis la question à l'étude, et un comité de l'assemblée législative est justement à examiner deux projets qui lui ont été soumis, aujourd'hui même.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne crois pas que ces renseignements soient exacts.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est possible que j'aie été induit en erreur.

[M. A. K. Maclean.]

Tout ce que je puis dire, pour le moment, c'est qu'autant qu'il est possible d'aider à la ligislature à établir un système qui permettra aux soldats d'enregistrer leurs votes, nous sommes disposés à lui donner tout notre concours. Si la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse formule un plan quelconque, il ne siérait pas que nous adoptons une attitude tant que nous n'aurons pas été mis au courant de la méthode qui aura été choisie, d'une façon régulière.

M. MACLEAN (Halifax): Que pense le premier ministre de l'idée d'accorder aux soldats un congé suffisant pour leur permettre d'aller voter dans leurs foyers?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il ne serait pas convenable que j'exprime une opinion sur ce sujet, sans avoir consulté au préalable le chef de l'Etat-major général, l'adjudant général ainsi que les autres officiers supérieurs du département de la Milice, qui savent bien mieux que moi si un projet de cette nature est réalisable.

Je serai très heureux de les mettre au courant des observations que vient de faire mon honorable ami et de leur demander de préparer un rapport à ce sujet. Je ne sais pas si les projets qui, si j'ai bien compris, sont actuellement à l'étude, pourvoit au cas des soldats qui sont déjà rendus de l'autre côté? Il y en a qui sont en Angleterre, et d'autres sont déjà rendus en France, il n'y a pas de doute quant à cela. Dans quelques-unes des provinces où des élections provinciales sont imminentes, on a proposé de prendre des mesures qui permettraient même aux soldats qui sont rendus de l'autre côté d'enregistrer leurs suffrages. Mon honorable ami, toutefois n'a pas soulevé ce point là.

M. MACLEAN (Halifax): Je ne crois pas qu'il serait à propos de faire cela.

M. TURRIFF: A mon avis, le plan le plus acceptable relativement au vote des soldats dans les élections provinciales, ce serait d'accorder un congé suffisant à ceux qui seraient disposés à se rendre dans leurs foyers afin de leur permettre d'enrégistrer leurs votes, pourvu toutefois que tous puissent se prévaloir de cette permission. Il s'en faut de beaucoup que tous les soldats seraient disposés à profiter de la permission. Nous savons tous que, dans n'importe quelle élection 25 p. 100 des électeurs dont les noms sont inscrits sur les listes électorales ne se dérangent pas et négligent d'exercer leur droit de vote.

Un bon nombre de soldats, s'ils étaient dans leurs foyers, n'iraient certainement

pas voter; or, bien que nous aimerions tous à voir les soldats se prévaloir de leur droit, moi pour un je suis d'avis que ce serait une erreur pour une province d'adopter une mesure aussi peu raisonnable que celle que nous avons inscrite dans nos statuts afin de permettre aux soldats qui sont sur le continent d'exercer leurs droits de citoyen. A mon sens, on devrait se contenter de leur accorder un congé afin qu'ils puisent aller voter s'ils le désirent.

M. MACLEAN (Halifax): Puis-je demander au premier ministre si demain après-midi, il sera en mesure de savoir si dans l'opinion des officiers du département de la Milice, il est possible que l'on accorde des congés aux soldats qui seraient disposés à aller voter dans leurs foyers afin que nous sachions à quoi nous en tenir? La session de la législature de la Nouvelle-Ecosse tire à sa fin, de sorte que s'il est nécessaire de faire adopter une mesure à ce propos, il faut se hâter.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Une mesure par le Parlement?

M. MACLEAN (Halifax): Par le Parlement ou par la législature. Il n'est guère probable qu'il soit nécessaire d'adopter une loi fédérale à ce sujet.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le Parlement fédéral n'a certainement rien à y voir. Il s'agit d'une question qui relève d'abord de la législation de la Nouvelle-Ecosse. Je crains fort que tout mon temps ne soit pris demain avant-midi.

M. MACLEAN (Halifax): Lundi alors?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ferai un effort afin de me procurer ce renseignement le plus tôt possible.

M. MACDONALD: Il y a deux méthodes auxquelles on pourrait avoir recours afin que les suffrages des soldats de la Nouvelle-Ecosse, une province comparativement peu étendue et où les communications sont assez faciles, soient enregistrés. Il faudrait ou permettre aux soldats d'aller voter chez eux ou bien leur fournir les moyens de déposer leurs bulletins de vote dans les camps mêmes où ils sont réunis. On se rend compte de suite des difficultés qui pourraient surgir, si les soldats de deux ou trois bataillons, qui représentent la province tout entière et un grand nombre de différents comtés, étaient appelés à déposer leurs bulletins dans les urnes au camp. Les difficultés que l'on aurait à établir un système quelconque le jour de l'élection seraient de nature à mettre à une rude épreuve la patience l'habileté des officiers en commandement. Je suppose à ce propos, que les autorités fédérales qui ont la haute main sur ces soldats, ne feraient nullement preuve de favoritisme politique ou feraient en sorte d'empêcher ces hommes d'exercer leurs droits de citoyens.

Si je suis correctement informé, dans les provinces de l'Ouest, on a accordé la permission à un grand nombre de soldats d'aller travailler à la récolte. Il n'y a donc pas de raison pour que l'on n'accorderait pas la même permission à ceux qui désirent aller déposer leurs bulletins dans les urnes électorales. Un bon nombre de jeunes gens dont les noms ne sont pas encore inscrits sur les listes électorales et d'autres soldats dont les noms ne sont pas inscrits sur les listes pour d'autres raisons, n'auraient évidemment nullement besoin de s'absenter. Mais ceux qui ont le droit de vote et désirent l'exercer devrait avoir la chance de le faire.

Il ne s'agirait tout au plus que d'un congé de trois jours pour ces soldats, et vu qu'ils sont dans des camps, ce n'est pas comme s'ils étaient dispersés un peu partout dans la province. En leur absence les choses marcheraient pareillement au camp. Je ne prétends pas être un expert en fait de vie militaire, mais j'ai fait plusieurs camps, et je sais que pour deux ou trois jours le service n'en souffrirait guère, car il resterait assez de soldats pour que la routine ne soit pas dérangée. A mon avis, ce serait là le plan le plus acceptable dans notre province.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il s'agirait de leur accorder un congé?

M. MACDONALD: Certainement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Et leur fournir le transport?

M. MACDONALD: Certainement, si l'on croit que la chose est désirable.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ne serions-nous pas passibles des peines prévues par la loi des élections.

M. MACDONALD: Que le premier ministre ne craigne rien à cet égard, je suis sûr qu'il approuve le désir des soldats de donner leurs votes, et j'ai confiance qu'on peut trouver moyen de leur permettre de voter sans le moindre inconvénient pour eux ni la moindre difficulté pour aucun des intéressés. Il est impossible de dire quelle est la nuance politique de ces hommes, mais il serait anormal que 3,000 ou

4,000 citoyens rangés sous les drapeaux n'eussent pas la faculté de se rendre chez soi pour voter. J'espère que le premier ministre sera en état de trancher la question.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Naturellement, il ne saurait être question des opinions politiques des soldats, il ne pourrait s'agir que de les mettre parfaitement à même d'exercer leur droit de vote en toute conscience et en toute liberté, autant que le permettraient les règlements de la milice.

M. TURRIFF: L'honorable député de Vancouver (M. Stevens) a cherché à faire croire que les membres de la gauche s'adonnaient à une critique injuste et ne tenaient aucun compte au Gouvernement des moyens qu'il a pris pour lever une armée. Pas un membre de la gauche n'a eu pareille idée; mais je ne crois pas, pour ma part, qu'il faille tant louer le Gouvernement ou le ministère de la Milice pour avoir envoyé une armée en Europe. L'Australie, qui a moitié moins de population et de ressources que nous, a envoyé plus de soldats que nous sur le théâtre de la guerre. Je voudrais savoir s'il existe un règlement ou un système d'après lequel on fait partir les soldats. Je sais que certains régiments sont restés au Canada dix-huit mois, tandis qu'on en a fait partir d'autres qu'on avait exercés moitié moins longtemps.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quel est le régiment qui est resté ici dix-huit mois?

M. TURRIFF: Un régiment de Régina; c'est peut-être un de ceux qui sont passés ici l'autre jour, mais l'organisation en est commencé depuis dix-sept ou dix-huit mois.

M. EDWARDS: A-t-on tiré des détachements de ce bataillon? Dans certains cas on en a détaché 150 ou 200.

M. TURRIFF: C'est peut-être arrivé; mais il y a eu des régiments qui étaient prêts depuis plus d'un an, et on ne paraît pas les avoir envoyés, tandis qu'on en a envoyé d'autres qui n'étaient pas organisés depuis aussi longtemps. Existe-t-il un règlement ou un système d'après lequel les différents régiments sont envoyés en Europe?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le sous-ministre m'informe que, par rapport à certains régiments de cavalerie organisés dans l'Ouest, il s'est produit un peu plus de retard; il n'y avait pas lieu de se servir de la cavalerie, à cause de la manière dont la guerre s'est faite depuis douze ou quinze mois. A la suite d'une longue correspondance on a trouvé le moyen de les faire servir comme bataillons d'infanterie, mais il a fallu, pour cela, leur donner une instruction différente. Bien plus le sous-ministre m'informe qu'un bataillon de Regina, peut-être celui dont parle l'honorable député, a fourni environ 500 de ses hommes en détachements de renfort. Après ces saignées, il a fallu enrôler d'autres recrues et les exercer, ce qui a pris beaucoup de temps. Quoi qu'il en soit, le corps est sur le point de partir.

M. TURRIFF: Il y en a un de parti d'ici la semaine dernière.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est parti ou il est sur le point de partir. En tous cas, ce sera un des plus beaux régiments de tout le corps expéditionnaire.

L'hon. M. OLIVER: Au sujet des remarques de l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) je dirai que j'apprécie autant que l'honorable député la lourde tâche dont le premier ministre est chargé, surtout depuis qu'il a assumé les devoirs de ministre intérimaire de la Milice et je ne voudrais certainement pas l'augmenter; mais nous sommes tous chargés de graves responsabilités par rapport à cette question, la plus sérieuse et la plus importante que le Parlement fédéral ait jamais eu à résoudre, et nous serions bien loin de faire tout notre devoir, si nous négligions de critiquer à ce sujet tout ce qui mérite critique. Nous voulons assurer à l'administration et au service militaire la plus haute valeur, pour notre honneur et pour le bien de l'empire, et j'espère que ni le premier ministre ni aucun de ses collègues n'attribueront à mes critiques ni à celles des autres membres de la gauche aucun autre motif que celui d'assurer les résultats des plus avantageux au pays et à l'empire. La critique est parfois nécessaire, et à l'éloge très générale que mon honorable ami a fait, je serais porté à apposer une condamnation également générale, basée sur les renseignements fournis à la Chambre par le premier ministre ce soir, sur la situation où se trouve le pays par rapport à l'armement à nos soldats.

Nous sommes sur le pied de guerre depuis le mois d'août 1914. Quand la guerre a été déclarée nous étions censés posséder l'armement nécessaire pour 75,000 ou 100,000 hommes. Nous avions passé un marché avec une manufacture d'armes canadienne pour la fourniture d'un nombre de fusils

suffisant pour l'armement de nos troupes. Or, si après plus de dix-huit mois de guerre il est certain que nous ne sommes pas en état d'équiper convenablement même les troupes que nous avons envoyées en Europe —et nous ne les y avons pas envoyées aussi promptement qu'il le fallait, d'après les conditions de l'enrôlement—je ne vois pas qu'il faille louer le Gouvernement de son activité et de son succès, bien que je ne sois pas prêt à le trouver coupable de n'avoir pas répondu d'une façon plus satisfaisante aux exigences de la situation.

M. STEVENS: L'honorable député voudrait-il dire où et de qui le Gouvernement peut se procurer des fusils.

L'hon. M. OLIVER: Ce n'est pas une question à poser à un simple député; c'est le Gouvernement du pays qui est responsable de la direction de ces affaires, c'est sur ses épaules qu'en retombe toute la responsabilité, et il ne faut pas attribuer cette responsabilité à un simple membre. Quand nous fûmes appelés à répondre aux exigences de cette guerre, dans l'été de 1914, nous avons dû prévoir qu'il fallait augmenter énormément nos effectifs et notre équipement militaire, et il aurait fallu en faire alors l'inventaire en vue de faire face aux exigences au fur et à mesure qu'elles se présenteraient.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: A quelle date?

L'hon. M. OLIVER: Au début des hostilités.

M. STEVENS: Personne n'aurait pu prévoir les développements qui sont survenus.

L'hon. M. OLIVER: Je n'admets pas qu'on ait pu croire que cette guerre serait différente de ce qu'elle a été. Toute l'Europe était sous les armes; il y avait, de chaque côté, des millions d'hommes prêts à se mettre en campagne; on se préparait à la guerre depuis deux générations; était-il possible d'espérer que cette guerre se terminerait en peu de temps et ne constituerait pas la plus terrible conflagration dont le monde eût jamais été témoin? Mon honorable ami me demande ce que je pense? Eh bien, je pense que le Gouvernement n'a pas vu à l'armement de nos forces comme il aurait dû y voir. Il y a à Québec une manufacture de fusils, je ne vois pas pourquoi nous avons manqué d'en établir une à Toronto et à Montréal. Nous avons établi des manufactures d'obus et de fusées dans toutes les parties du Canada; pourquoi n'avons-nous pas pris les moyens de fournir le nombre de fusils qu'il fallait depuis que la guerre est commencée? Certaines raisons que je ne connais pas ont peut-être entravé l'action du Gouvernement, mais ce que je viens de dire constitue ma réponse à la question de mon honorable ami.

M. STEVENS: C'est une piètre réponse.

L'hon. M. OLIVER: Elle correspond parfaitement à la question. Ce qui assure la victoire, c'est le fusil et la manière habile de s'en servir. Tout pays qui entre en guerre sans munir suffisamment ses troupes de bons fusils et sans les préparer à s'en servir habilement, commet une faute.

M. EDWARDS: L'honorable député trouve-t-il que le Gouvernement a fait preuve de négligence en ne fournissant pas ces fusils avant 1914, ou parle-t-il du temps écoulé depuis cette date?

L'hon. M. OLIVER: Depuis cette date. Il a manqué à son devoir en ne se rendant pas compte que le pays était en guerre et qu'il aurait à mettre sur pieds une force militaire dont on n'avait jamais eu d'idée en temps de paix. Il a manqué à son devoir en ne comprenant pas que, pour constituer une force militaire, il faut munir un très grand nombre d'hommes des armes nécessaires et surtout de fusils. Malgré les proportions extraordinaires de la guerre actuelle nous en sommes encore réduits aux mêmes moyens que ceux sur lesquels nous pouvions compter en temps de paix, pour nous procurer cette arme indispensable. Le Gouvernement n'a pas fait ce qu'il aurait dû faire et les résultats sont déplorables.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: D'après mon honorable ami, qu'est-ce que le Gouvernement aurait dû faire?

L'hon. M. OLIVER: Après la déclaration de la guerre, quand le Gouvernement a constaté que le Canada aurait à mettre sur pieds une armée infiniment plus nombreuse que celle que nous avions en temps de paix, il a manqué à son devoir en ne créant pas d'autres sources d'approvisionnements que l'arsenal de Québec qui pouvait suffire en temps de paix, mais non en temps de guerre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Qui a informé l'honorable député que nous nous sommes contentés de l'ancienne organisation.

L'hon. M. OLIVER: Autant que je sache, nous n'avions qu'une seule fabrique de fusils avant la guerre et nous n'en avons qu'une, encore à présent. Nous aurions pu augmenter nos moyens de production, pour la fabrication des fusils, comme nous l'avons fait pour les obus, les fusées et une foule d'autres articles nécessaires en temps de guerre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je communiquerai à mon honorable ami un renseignement qui le convaincra probablement que rien n'est aussi dangereux que de traiter un sujet que l'on ne connait qu'imparfaitement. Nous avions le choix entre deux propositions. Nous aurions pu, comme certains autres gouvernements, nous adresser aux Etats-Unis pour obtenir des fusils. Je ne dirai rien qui soit de nature à renseigner nos ennemis, bien que ce danger ne paraisse pas préoccuper certains membres de l'opposition, autant que je l'aurais supposé. Je me bornerai à conseiller mon honorable ami de s'adresser à M. Moir, le représentant du Gouvernement anglais, à New-York et de lui demander combien de fusils ont été livrés, sur les millions qui ont été commandés aux Etats-Unis il y a plus d'un an. L'autre moyen que nous avions à prendre et que nous avons pris était d'augmenter la production des fusils au Canada et je dirai que nous fabriquons aujourd'hui, dans le pays, quinze fois plus de fusils que nous n'en produisions en temps de paix. Nous avons réussi jusqu'à présent à armer tous nos soldats qui sont partis avec le fusil Ross, dernier modèle, à l'exception de deux ou trois régiments, et, dans le cas de ces derniers, les fusils leur ont été expédiés très peu de temps après. Ce seul fait réfute suffisamment l'accusation de mon honorable ami.

La critique est toujours facile et le premier venu peut prétendre qu'il était facile de prévoir, au mois d'août 1914, les proportions que cette guerre devait prendre. Si mon honorable ami était renseigné sur ce point, il en savait plus long qu'une foule de spécialistes qui ont consacré la plus grande partie de leur vie à l'étude de ces questions. J'ai connu des hommes dont toute la carrière avait été consacrée à l'étude des questions militaires et qui ne partageaient pas l'avis que l'honorable député d'Edmonton prétend avoir entretenu au mois d'août 1914. Je suis convaincu qu'une très faible proportion de ceux qui étaient en position d'être bien renseignés prévoyaient à cette date ce qui est arrivé depuis. C'est facile de dire aujourd'hui que l'on aurait dû prévoir, au mois d'août 1914, les événements survenus depuis. L'honorable député ne pourrait-il pas faire un autre appel à ses dons prophétiques et nous dire ce qui va se passer d'ici à dix-huit mois. S'il peut faire cela avec autant d'assurance qu'il en met à raconter les événements des dix-huit ou vingt mois écoulés, il rendra certainement un grand service à l'empire et au monde entier.

M. BURNHAM: Je connais passablement le sentiment public au Canada, surtout dans la partie du pays que j'habite, et je n'hésite pas à dire que les efforts du parti libéral, dans cette Chambre, pour éteindre l'esprit militaire dans le pays, est la première cause de notre manque de préparation. Après le 4 août 1914, les honorables membres de l'Opposition, se sont aperçus tout à coup que la guerre, loin d'être très courte, serait au contraire très longue. Au mois de juillet de la même année, ils affirmaient qu'il n'y aurait pas de guerre. Depuis des mois, ils répétaient sur tous les tons que c'était insensé de parler de guerre et qu'il n'y en aurait jamais. Ils nous disent maintenant qu'elle devait fatalement éclater. Avant le 4 août, ils disaient que c'était une folie de se préparer à la guerre. C'est cette attitude du parti libéral qui a mis le Canada dans la position où il s'est trouvé et c'est presque un miracle que nous ne soyons pas trouvés en présence d'un désastre irréparable.

L'hon. M. OLIVER: Il ne s'agit pas de savoir ce qui s'est passé avant le mois de juillet 1914; la seule chose intéressante, c'est ce qui se passe actuellement et ce qui sera fait à l'avenir. Le premier ministre mérite des éloges pour ce qui a été fait en vue d'augmenter la production des fusils et tout ce que nous pouvons lui reprocher c'est de n'avoir pas fait assez. Si nous avons pu fabriquer quinze fois plus de fusils qu'auparavant, il était aussi facile d'en fabriquer vingt fois plus, c'est-à-dire d'en fabriquer assez pour armer convenablement tous nos soldats.

Les mêmes arguments ont été employés en Angleterre, durant l'hiver de 1914-1915. Le Gouvernement déclarait au public des Iles-Britanniques et de l'empire qu'il faisait tout ce qu'il était possible pour fabriquer des munitions de guerre; plus tard on a constaté que le Gouvernement ne faisait pas tout ce qu'il était possible de faire et les autorités, sous la pression de l'opinion publique, prirent des moyens plus

énergique; depuis la production des munitions de guerre est allée continuellement en augmentant et je crois qu'à l'heure présente l'armée anglaise a toutes les munitions qu'il lui faut.

Si le gouvernement du Royaume-Uni avait fait, durant l'hiver de 1914-1915, ce que le Gouvernement canadien fait en ce moment, les Alliés auraient dû fatalement renoncer à la victoire. Le temps n'est pas aux récriminations; il ne s'agit pas de blâmer celui-ci ou celui-là. Le devoir du moment est de se rendre bien compte de la situation et de l'envisager courageusement. Notre premier devoir c'est de mettre entre les mains de nos soldats un nombre suffisant de bons fusils et de leur enseigner la manière de s'en servir. Tant que nous n'aurons pas fait cela, nous ne contribuerons pas à la victoire des Alliés autant que c'est notre désir de le faire. J'ignorais que la situation fût telle que le premier ministre l'a représentée; je regrette qu'on ait été obligé d'avouer que nous manquions de fusils; mais je faillirais certainement à mon devoir de député si je laissais passer cette occasion sans insister de toutes mes forces pour faire comprendre au Gouvernement, à la Chambre et au pays que nous ne ferons pas notre part dans la guerre, tant que nous n'aurons pas une quantité suffisante de bon fusils.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député ne doit pas s'imaginer que ce qu'il vient de dire est de nature à nous faire comprendre notre devoir mieux que nous ne l'avons compris depuis le commencement de la guerre. Qu'il en soit bien convaincu. Il n'a rien dit ce soir que nous ne savions pas déjà. Il n'a pas donné un seul conseil que nous n'avons déjà mis en pratique il y a quinze mois. Autrement, nous ne serions pas aujourd'hui en état de fabriquer quinze fois plus de fusils qu'au début de la guerre.

Si nous n'avions pas pris de semblables dispositions, la situation ne serait pas aussi satisfaisante qu'elle l'est aujourd'hui, car je considère comme un fait remarquable qu'en dépit de nos nombreuses occupations et des difficultés que nous avons eues à nous procurer des machines compliquées et trop nombreuses pour être énumérées, mais nécessaires à l'agrandissement d'un arsenal, dans un temps où ces machines étaient en grande demande aux Etats-Unis, par suite des commandes des autres pays, je considère, dis-je, comme un fait remarquable les résultats obtenus au Canada. Nous avons dû acquérir, non seulement les machines, mais aussi les matériaux d'une qualité très spéciale et difficile à obtetnir qui entrent dans la fabrication des fusils—le bois, l'acier et plusieurs autres choses. Il nous a fallu obtenir ces matériaux en quantités quinze et vingt fois plus grandes qu'avant la guerre. Je répète que tout cela a dû être accompli en dépit de la concurrence très vive des grandes fabriques américaines, qui fabriquaient des millions de fusils pour les gouvernements européens. S'il a lieu de s'étonner, ce n'est pas de ce que nous n'avons pas fait plus, mais de ce que nous avons pu faire autant. Il est, en effet, très étonnant que le Canada ait pu fournir jusqu'à présent, un excellent fusil à tout soldat qui est parti pour le front, à l'exception de deux ou trois régiments partis sans armes et auxquels des fusils ont été expédiés, très peu de temps après. Je n'admets pas que le Gouvernement ait manqué à son devoir et je répète que les résultats obtenus font honneur au pays.

L'hon. M. OLIVER: C'est là la question la plus importante qui ait trait à la guerre et à la participation du Canada, et le premier ministre voudra bien me pardonner si je pousse mon raisonnement un peu plus loin. J'ai discuté l'affaire de l'armement de milice active et à ce qu'on pourrait appeler la milice auxiliaire, la garde-nationale. Nous savons maintenant que, si elles n'ont pas d'armes, c'est qu'il n'a pas été possible de leur en fournir. Cependant on nous affirme que nos troupes, lorsqu'elles vont en Europe, sont munies de bons fusils, et le premier ministre nous raconte en détail combien il est difficile de fournir des fusils plus promptement que dans le passé.

Qu'il me soit permis d'envisager l'autre aspect de la question. Nous envoyons nos soldats à l'étranger rencontrer sur les champs de bataille les troupes les plus disciplinées et les mieux armées que le monde entier ait vues. Lorsque nous les envoyons au feu, nous ne leur rendons pas justice, à moins que nous ne leur fournissons le meilleur équipement que nous pouvons leur donner, et à moins qu'ils ne soient aussi habiles qu'il est possible de l'être à manier les armes. Qu'on me montre mon erreur, si ce que je dis n'est pas vrai.

D'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir, nos troupes, recrutées au Canada exercées au pays pendant six à quinze mois, se sont rendues en Angleterre ou sur le continent européen, selon le cas, sans avoir suffisamment pratiqué le tir à cible. Afin de ne pas être trop vague, je

dirai que j'ai appris qu'au camp des Sarcis, près de Calgary, l'été dernier, il y avait 8,000 hommes qui possédaient un peu plus de 60 fusils pour pratiquer le tir à la cible. Leurs seuls exercices de tir ont eu lieu avec ces soixante quelques fusils pendant quatre à cinq mois, dans le camp d'été. J'ai vu quelques-uns de ces régiments passer par Ottawa, il y a quelques jours. Et j'ai constaté que, si les faits sont tels que je les raconte—qu'on me reprenne s'ils ne le sont pas—le pays n'a pas fait son devoir. . .

M. EDWARDS: Etes-vous certain de ces faits?

L'hon. M. OLIVER: Je le suis, mais qu'on me reprenne si je me trompe. Ces soldats sont allés rencontrer l'ennemi sur les champs de bataille de l'Europe et, d'après ce que j'ai appris, ils n'ont pas eu la chance de devenir habiles dans le maniement des armes qui est le facteur dominant dans les combats modernes, soit pour l'attaque, soit pour la défense. Le sous-ministre de la Milice était au côté du premier ministre, et il peut dire si cela est vrai ou non.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Et il déclare formellement que cela n'est pas vrai. J'en dirai la raison à l'honorable député. Tout d'abord, en ce qui concerne les régiments restés au Canada, les meilleurs fusils qu'on pouvait se procurer leur ont été donnés pour les exercices de tir à la cible. Ce n'était pas toujours le fusil Ross du modèle III, mais le modèle II, lorsque l'autre n'était pas disponible. Je ne dis pas qu'ils ont toujours eu tout ce qu'il faut à un bataillon, mais le sous-ministre m'assure qu'ils ont toujours eu assez de fusils pour s'exercer convenablement au tir à la cible dans chaque camp.

L'honorable député va plus loin et déclare qu'ils ne sont pas seulement allés en Grande-Bretagne sans instruction militaire, mais qu'ils ont passé de la Grande-Bretagne en France.

L'hon. M. OLIVER: Autant que nous sachions.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député ne devrait pas faire d'assertions qui inquiètent le public et qui sont dénuées de fondement. Je déclare qu'avant que ces hommes passent les mers, ils suivent un cours de tir dans l'une des écoles anglaises. L'été dernier, pendant mon séjour en Angleterre, j'ai moi-même vu un régiment aller recevoir l'instruction à la grande école de tir d'Hytha. Je déclare que, d'après ce que je sais—et je pense en savoir aussi long que l'honorable député sur ce sujet—pas un seul régiment canadien n'est allé au feu sans avoir suffisamment appris le tir. S'ils ne l'ont pas appris au Canada, ils l'ont appris de l'autre côté de l'océan. Je réprouve fortement des assertions semblables qui seront reproduites dans les journaux canadiens et qui tendent à inquiéter les parents et les amis de ceux qui ont passé les mers pour aller combattre pour leur patrie.

M. CURRIE: Un témoin oculaire peut probablement parler en connaissance de cause. On s'est demandé si ces soldats avaient été exercés au maniement du fusil. Il y a plusieurs années l'armée anglaise a changé son mode d'instruction. Les soldats s'exercent maintenant avec des cartouches sans poudre; on ne leur permet pas de se rendre sur le champ de tir et d'employer des cartouches chargées avant qu'ils aient acquis assez d'habilité. Le but est de les rendre habiles à loger vingt à trente balles par minute dans un cercle de 18 pouces de diamètre à une distance de 400 verges, avant de les exercer au tir de longue portée. Les soldats s'exercent continuellement à cette visée et au tir rapide avec des cartouches sans poudre. Même au front, chacun est tenu sur l'honneur de consacrer un certain temps à cet exercice, et chaque jour le soldat fait ces mouvements pendant dix minutes, au moins, afin de devenir habile à viser et à tirer rapidement. Je me suis rendu au camp des Sarcis, et je sais que les exercices avaient lieu de cette manière. Lorsque cette instruction est donnée, il n'est pas nécessaire d'avoir un grand nombre de fusils; quelques-uns suffisent. Après la fin de ces exercices, celui qui tire cinq cartouches sur le champ de tir à la cible, est beaucoup plus habile que s'il s'était exercé deux ou trois semaines d'après l'ancienne manière qui coûtait à l'Etat une forte somme d'argent pour les étuis de cartouches. Les soldats de l'ancienne école se rendent compte qu'il ne se dépense pas chaque jour des centaines de dollars de cartouches dans les exercices de tir à la cible. Je sais que les corps qui sont rendus en Angleterre obtiennent une instruction complète dans cette école de tir moderne, qui, en somme, est celle qui a si bien servi à l'armée anglaise pendant la retraite de Mons et qui a rendu les troupes canadiennes si utiles sur le front de bataille. Lorsque j'ai quitté l'Angleterre l'été dernier, le nombre de soldats qui manquaient de fusils dans les nou-

veaux régiments de l'armée que j'ai vus défiler était beaucoup plus grand que le nombre de ceux qui en manquaient dans le camp des Sarcis. L'Angleterre ne s'était aucunement préparée à la guerre, mais elle fabrique des fusils avec toute la célérité possible. Les corps qui se sont rendus aux Dardanelles ont reçu leurs fusils à Malte; ceux-ci ont été envoyés des Indes.

La grande rareté des fusils a été l'un des inconvénients éprouvés pendant cette guerre. Je suppose que le tiers de l'armée de Kitchener n'a probablement pas été muni de fusils en Angleterre. La moitié au moins des soldats faisait l'exercice en habit bourgeois, et l'avait fait tout l'hiver ou avec les vieux uniformes bleus et rouges qui sont maintenant démodés.

Je crois donc que nous avons fait assez de progrès sous ce rapport. A mon retour, j'ai été très surpris de voir les régiments tous pourvus d'uniformes, parceque, en Angleterre, les trois quarts au moins des soldats n'en avaient pas.

Quant aux exercices de tir, d'après la nouvelle méthode, les soldats qui pratiquent le tir n'ont besoin que d'un fusil muni de deux mires. Il est conforme à l'idée qu'on se faisait anciennement de la chasse au cerf que les soldats puissent épauler rapidement et abattre l'ennemi. Des soldats anglais, qui sont très habiles, tirent jusqu'à trente-cinq cartouches par minute. Pour cette sorte d'exercice, il n'est pas nécessaire de dépenser des centaines de dollars sur les champs de tir.

Lorsque j'ai fait l'inspection du camp des Sarcis, l'automne dernier, on se livrait à cet exercice, et les résultats étaient satisfaisants. Il n'y avait pas de fusil pour chaque soldat, mais je ne pense pas que cela soit nécessaire. Il vaut peut-être mieux que les hommes obtiennent des fusils neufs lorsqu'ils sont exercés et qu'ils vont au feu. Je crois que nous faisons assez bien sous ce rapport. Le vingtième de la population de la Grande-Bretagne, de ses colonies et possessions, n'a pas ajouté foi, cela va sans dire, à ce que lord Kitchener disait au commencement de la guerre: qu'elle durerait deux ans, et peut-être trois.

Ceux qui pouvaient publier des articles dans les revues et qui pouvaient se faire écouter dans les réunions publiques étaient ceux qui disaient au monde entier que la guerre se terminerait en deux mois; que l'Allemagne serait alors réduite à la famine. Cette idée prévaut encore en quelques lieux, mais je ne pense pas que plusieurs membres de la Chambre, si on leur demandait quand la guerre prendra fin, diraient qu'elle serait terminée dans deux ou trois mois. Une fois déjà à cette session, j'ai déclaré en cette enceinte qu'elle durerait encore plus d'un an, et pour cela j'ai été fortement pris à partie, ici et au dehors, par quelques personnes qui ont dit que je rêvais, que la guerre serait finie dans deux ou trois mois. Je ne puis l'admettre, je vois que nous sommes actuellement au point culminant; ce qui se passe à Verdun est le premier indice que les Alliés remporteront la victoire. Si les circonstances sont favorables, il leur faudra encore un an ou un an et demi, mais il n'y a pas de doute sur le résultat final.

L'hon. M. OLIVER: Le premier ministre et moi différions d'opinion sur l'armement du camp des Sarcis, à Calgary. Ce que le représentant de Simcoe-Nord (M. Currie) a dit corrobore ma déclaration que les soldats qui étaient au camp des Sarcis n'étaient pas munis de fusils du modèle III; qu'ils ne se sont pas suffisamment exercés au tir à la cible avec ce fusil.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'ai pas dit qu'ils étaient armés de fusils du modèle III.

L'hon. M. OLIVER: J'ai fait une assertion au sujet de l'armement des troupes qui se trouvaient là-bas, et j'ai compris que le premier ministre disait que je parlais sans savoir.

M. LOGGIE: A la suite de cette légère altercation entre mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) et le très honorable ministre intérimaire de la Milice et de la Défense (M. Borden) je crois que nous devrions continuer la discussion sur un ton quelque peu différent.

J'endosse la proposition faite par l'honorable député de Vancouver (M. Stevens) à l'effet qu'en certaines circonstances il serait très à propos de rappeler des sous-officiers capables, de leur donner des commissions et de les employer au pays à l'instruction des recrues dans les bataillons en voie de formation. C'est une sage proposition. Des jeunes gens ont reçu des promotions dans leurs propres rangs. J'en connais qui ont eu de l'avancement mais pas de commissions.

C'est peut-être le temps pour moi de féliciter le Gouvernement du bon travail qu'il a accompli dans ces terribles hostilités. Et mes élgoes ne s'adressent pas seulement au Gouvernement, mais à tous les citoyens du pays pour l'aide qu'ils ont accordée. C'est avec plaisir que j'ai appris que le premier ministre voulait porter l'effectif

des volontaires canadiens pour le front à 500,000. J'ai été heureux de lui entendre déclarer que du 10 janvier au 15 avril, on avait recruté environ 101,000 hommes...

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non pas, près de 103,000.

M. LOGGIE: Voilà qui me réjouit. On me taxera peut-être de pessimisme. mais je regrette que le recrutement se soit ralenti depuis.

Une VOIX: Pourquoi?

M. LOGGIE: Si le Gouvernement peut activer l'enrôlement, il est de son devoir de le faire, et je suis assuré qu'il aura l'appui cordial du pays en général. Je dois également féliciter le ministère de l'aide superbe de mon très honorable ami le chef de l'opposition qui, en cette circonstance, a donné au Gouvernement son appui si résolu et si cordial.

M. MORPHY: Que dites-vous de ses partisans?

M. LOGGIE: Ses partisans également. Au cours d'une session antérieure, j'ai eu l'avantage de déclarer en cette enceinte que le Gouvernement doit nécessairement s'attendre à voir critiquer son administration et la dépense des deniers qui lui sont confiés. Toutefois, cela ne veut pas dire que les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre ne lui prêtent pas leur concours dans la défense du pays et du grand empire.

Le ministre intérimaire de la Milice a dit à mon hinorable ami d'Edmonton qu'il aimerait à faire une prophétie sur la durée de la guerre. Permettez-moi de vous lire une ligne d'une lettre que j'ai reçue du front, ce matin, des tranchées presque, écrite par un soldat blessé au mois d'octobre dernier et qui est retourné au feu comme simple soldat, dans une compagnie de mitrailleuse de la première brigade, première division canadienne.

M. MICHAUD: Mon honorable ami peut-il nous donner le nom du soldat?

M. LOGGIE: L'affaire est personnelle. Je peux donner le nom à mon honorable ami, s'il le désire, mais en le faisant, ce serait à titre de confidence. Voici ce qui est dit dans la lettre: Je ne vois rien qui puisse mettre fin à la guerre sinon le sacrifice d'hommes". Cela ne veut pas dire que la fin des hostilités soit proche, mais que la guerre peut durer encore longtemps. A nous donc de chercher à atteindre les vues exprimées par le premier ministre, c'est-à-dire qu'avant le nouvel an, un demi million de volontaires canadiens se soient enrôlés sous les drapeaux.

Comment obtiendrons-nous ce résultat, je l'ignore, mais moi pour un, à titre de représentant du peuple, je serai très heureux d'aider de toutes mes forces le Gouvernement à accomplir cette grande tâche. Au début de la guerre, nous ne nous rendions pas compte, j'en suis sûr, de l'étendue de l'entreprise. Il y a beaucoup à dire dans le sens des prétentions de mon honorable ami le député d'Edmonton qui a déclaré que tout faisait prévoir que la guerre serait longue, et encore aujourd'hui, les présomptions sont que la fin de la crise n'est pas proche. Il est donc du devoir du peuple canadien de faire tout en son possible pour répondre aux désirs exprimés par le premier ministre au commencement de l'année. Je félicite le très honorable leader de l'opposition d'avoir accordé un appui si remarquable au Gouvernement dans ses mesures de guerre.

M. MACDONALD (Pictou): Le premier ministre aura-t-il la bienveillance de nous dire quelle est la position du général Alderson vis-à-vis les troupes canadiennes?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député a déclaré que les membres du corps expéditionnaire canadien qui ont été dirigés sur le front pour combattre dans les tranchées n'avaient pas été suffisamment entraînés au maniement du fusil. J'ai répondu que, d'après les renseignements que mon sous-ministre m'avait fournies, cette affirmation était absolument inexacte, et, en effet elle l'est.

L'hon. M. OLIVER: Voulez-vous dire l'entraînement qu'on leur aurait donné en Angleterre, ou celui qu'ils auraient reçu ici?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Tant au Canada qu'en Angletere. Peu importe qu'ils l'aient eu ici ou là, pourvu que ce soit avant de se trouver sur la ligne de feu.

L'hon. M. OLIVER: Je parlais d'un état de choses qui, suivant moi, existait au Canada, et je tiens à savoir si cette affirmation que j'ai faite est exacte ou non.

M. CURRIE: Il se peut que l'honorable député ait mal interprété mes paroles. Par exemple, une compagnie dans chaque bataillon se trouvait armée de fusils du modèle n° II, ou du modèle n° III. C'est ce qui est arrivé sur tous les points du pays. Les heures assignées aux exercices sont réparties entre diverses matières: école de

peloton, école de compagnie, gymnastique, marche; une compagnie sera constamment exercée au tir, au maniement et au soin des armes, tandis que d'autres seront mises à autre chose. Il serait impossible aux Etats-Unis, par exemple, malgré toutes leurs ressources, d'armer les soldats canadiens aussi expéditivement qu'ils s'enrôlent.

L'hon. M. OLIVER: Il ne s'agit pas de savoir ce qui pourrait ou ne pourrait pas se faire, mais bien de savoir ce qui s'est fait. Je le répète, la vérité de mon affirmation a été établie: les troupes canadiennes n'ont pas été suffisamment dressées au tir à la cible avec le fusil réglementaire du Canada; on ne leur a pas mis entre les mains le fusil canadien d'ordonnance pour leur permettre de se dresser au tir à la cible, et c'est avec cet entraînement insuffisant qu'ils sont partis du Canada. L'honorable député de Simcoe-Nord affirme qu'ils ont un système d'exercice avec de fausses cartouches qui vaut mieux que celui qu'on exécute en se servant de l'arme réglementaire. C'est possible; j'ignore si c'est exact ou non; mais on me dit que le soldat ne saurait utilement se servir d'une arme si le maniement ne lui en est pas familier. Il doit avoir été mis à même de faire l'exercice avec son propre fusil, de manière à bien comprendre toutes les parties de son mécanisme, sinon il ne saurait en tirer bon parti. On nous dit que le seul emploi utile du fusil en campagne, c'est à faible distance et pour le tir rapide; mais je ferai observer à la Chambre que, sauf en certains combats, nos pertes sont en moyenne partie attribuables à l'activité de huit tirailleurs.

M. CURRIE: Nos propres tirailleurs mettent hors de combat une plus forte proportion d'Allemands.

L'hon. M. OLIVER: J'en ai le ferme espoir; mais la conclusion qu'il y a lieu de tirer, c'est que l'homme le plus utile a l'armé est celui qui tire juste, quelle que soit la distance, et qu'on soit à l'offensive ou sur la défensive; et on ne saurait devenir tireur habile sans s'y entraîner sérieusement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le général commandant le corps expéditionnaire canadien sur le front m'a déclaré explicitement que c'étaient les divisions canadiennes qui avaient le mieux réussi à contrecarrer les efforts des tirailleurs ennemis, et qui s'étaient montrées les plus habiles dans l'usage des fusils en la manière indiquée par l'honorable député. Sous ce rapport il les jugeait supérieurs aux troupes anglaises qu'il avait pu observer.

L'hon. M. OLIVER: Je suis heureux de l'apprendre, mais, je le répète, étant données les conditions dans lesquelles s'effectue leur entraînement sous la direction du ministère de la Milice, on ne les met pas suffisamment en mesure de s'entraîner sous ce rapport.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ajouterai ceci: il y a moins de quinze jours, et depuis que nos troupes ont été transférées d'un point à un autre sur la ligne de feu, le général Williams m'a écrit et il constate que la raison qui a motivé leur déplacement, c'est leur habileté à cet égard; il ajoute que depuis leur arrivée à leur nouveau poste, les états de service de nos troupes sous ce rapport ont été des plus satisfaisants.

L'hon. M. OLIVER: Il nous fait plaisir d'apprendre qu'elles ont gagné à cet égard. Mais nous aurions dû faire en sorte de les envoyer là-bas déjà dressées, et si nous ne l'avons pas fait, c'est pour ne leur avoir pas fourni les fusils qui les eussent mis, nos soldats, à même de devenir d'habiles tireurs dans leur propre pays.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Tout ce que je puis répondre à cela, c'est que le language du général Alderson et du général Williams diffère absolument de ce que mon honorable ami vient de dire.

Les journaux rapportaient dernièrement qu'il n'était plus commandant et qu'on l'avait remplacé par un canadien.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous n'avons à ce sujet aucun renseignement officiel.

L'hon. M. OLIVER: Maintenant qu'il est entendu que nous n'avons pas besoin de fusils pour le tir, il serait peut-être bon d'examiner la qualité du fusil dont nous faisons usage, savoir le fusil Ross modèle III, J'ai eu connaissance, relativement à ce fusil, de rapports que les députés de l'opposition ont cités, et je suggérerais que vu qu'on a attaqué la valeur de ce fusil, il se fasse avec soin une enquête à ce sujet. La question a trop d'importance pour qu'on la laisse de côté. Il répugne à mon très honorable ami le premier ministre de discuter ces questions à la Chambre, mais nous, les députés, au nom de la nation, avons le devoir de nous assurer que le mieux qu'on puisse faire se fasse, et

nous ne pouvons nous décharger de cette responsabilité sous prétexte que la question en jeu est trop grave.

Nous avons au front un correspondant, un homme qui nous envoie des rapports de ce qui s'y passe. Ses rapports ont, je crois, un caractère officiel. En les citant, les journaux les intitulent: "Récits d'un témoin oculaire." J'ai ici du témoin oculaire deux rapports des récents combats dans les tranchées de France ou des Flandres, et il y a dans ces rapports des choses que je vais lire à la Chambre, et qui m'inquiètent sérieusement. Voici un des rapports du témoin oculaire. Parlant de récents événements, il dit:

L'ennemi continua le bombardement, et enfin, vers midi, voyant que tous les fusils qui lui restaient ne valaient plus rien et que ses hommes étaient à bout de forces, le capitaine Gwynne sonna la retraite.

Le témoin oculaire, dans le rapport d'un autre engagement, s'exprime ainsi:

Dans la vase jusqu'à la ceinture, les quelques survivants de notre garnison ne pouvaient offrir qu'une faible résistance, c'est à peine s'ils purent décharger un seul de leurs fusils.

Ailleurs:

Le lieutenant déchargea son revolver sur les Allemands, et saisit un fusil, mais l'arme rata du premier coup. Les fusils de ses soldats, arrachés de la vase les uns après les autres, ne tirèrent qu'un coup ou deux, puis refusèrent tout service.

Ces rapports racontent des combats tout récents, et me causent une grande inquiétude. Je ne veux pas trop appuyer, mais si à de pareils rapports de la part du témoin oculaire, vous ajoutez les récits des soldats qui ont servi dans les tranchées, récits que corroborent les dires d'autres députés de la Chambre, il paraît urgent que le ministère fasse une enquête sur la valeur des fusils qui sont fournis à nos soldats, afin de décider d'une façon définitive si ce fusil est propre au service actif, ou s'il est le meilleur fusil que nous puissions nous procurer à cette fin.

Comme fusil de tir, on ne peut mettre en doute ses qualités, mais, m'a-t-on dit, il y a dans le mécanisme des pièces si délicates qu'elles se dérangent plus facilement que dans le Lee-Enfield. C'est-à-dire qu'à cause des difficultés du service actif, le fusil ne reçoit pas le soin qu'on lui donnerait dans un arsenal en temps de paix et qu'il devient hors de service plus facilement que le Lee-Enfield. S'il en est ainsi, c'est très regrettable et il nous faudrait prendre des mesures pour y remédier. Je comprends la grave portée de ma critique, mais c'est à

[L'hon. M. Oliver.]

cause de l'importance extrême de la question que j'ose l'aborder.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'an dernier on a fait un essai spécial du fusil Ross et aussi je crois du Lee-Enfield, après le premier coincement dont j'ai parlé. A la suite de cet essai, on a agrandi la chambre du Lee-Enfield, m'assure-t-on, et celle du fusil Ross. J'ai déjà donné les détails de ces modifications. Il n'y a pas au front aujourd'hui de fusil Ross qui n'a pas la chambre agrandie. Il serait bon de ne pas oublier, si mon honorable ami veut critiquer le fusil Ross, que le gouvernement anglais, au cours des premiers mois de la guerre, a acheté 100,000 de ces fusils, et s'est plaint que la livraison ne se faisait pas assez promptement. Je ne connais pas de fusil au monde qui ne serait pas sujet à un coincement après avoir été dans la vase ou être tombé dans le fond boueux d'une tranchée. Il me semble, sans faire montre de connaissances particulières en armes à feu, qu'il n'y a là rien d'extraordinaire et que le Lee-Enfield ou un autre fusil n'est pas à l'épreuve d'accidents de ce genre.

Le fusil Ross peut en certains détails—c'est ma conviction—l'emporter sur le Lee-Enfield. Il peut très bien se faire que sous d'autres rapports il lui soit inférieur. Je ne me prononcerai pas là-dessus: ce n'est pas de ma compétence.

Il est fort probable qu'un groupe d'experts qui examineraient les deux fusils ne s'entendraient pas en tous points. Il paraît certain que si vous choisissez deux fusils de fabrication différente en usage chez une nation militaire, le premier offrirait des avantages particuliers et le second d'autres avantages que le premier ne possède pas.

Mon honorable ami l'a fait remarquer, le fusil Ross, pour un tir juste à longue distance, est peut-être la meilleure arme au monde.

L'hon. M. OLIVER: C'est cela.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il peut se faire également que ces qualités supérieures soient justement ce qui lui nuise en d'autres circonstances. Je n'en sais rien, mais on peut comprendre que la chose soit possible. Je crois ceux qui disent que le soldat anglais, qui est un excellent tireur, et qu'on poste pour le tir à longue distance, change son propre fusil, quand il en a la chance pour un fusil Ross. D'un autre côté, on m'a dit, comme à mon honorable ami sans doute, que nos soldats quittent à l'occasion le Ross pour le Lee-Enfield. L'an dernier on a fait un essai

spécial du fusil Ross. On a découvert le défaut dans la chambre. On m'a expliqué qu'il y avait coincement dans le fusil non pas seulement à cause d'un défaut de la chambre, mais, aussi des cartouches dont on se servait et que l'on n'emploie plus. Avec d'autres cartouches, et surtout avec celles qu'on fabrique au Canada, on me dit que même avant d'agrandir la chambre, le coincement du fusil Ross se produisait très rarement.

L'hon. M. OLIVER: Je proposerais qu'on prît des mesures, non pas en nommant un tribunal ad hoc, mais en questionnant les soldats de retour du front, non pas par un officier mais par un homme à qui les soldats seraient disposés à raconter les faits comme ils les entendent. De cette manière, le ministère se rendrait compte de la valeur du fusil. Je ne trouve pas qu'une commission militaire soit un bon moyen de faire dire au soldat ce qu'il pense du fusil. Il ne parlerait pas à son aise quand il se verrait interroger comme un témoin ou comme un accusé, autant que s'il conversait comme par hasard avec un homme, à qui il se fierait. En disséquant la masse des opinions les ministres en retireraient une appréciation passablement juste des qualités du fusil Ross. La question est terrible de conséquences.

M. EDWARDS: Comment l'honorable député peut-il s'en remettre à l'opinion d'un soldat, quand il vient de nous dire qu'un soldat ne connaît rien du fusil? On ne lui a pas montré à s'en servir; il ne connaît pas la différence entre le canon et la crosse; c'est le raisonnement de l'honorable député.

L'hon. M. OLIVER: Oh, non.

M. EDWARDS: L'honorable député s'est plaint qu'on n'enseignait pas au soldat le maniement du fusil et qu'il ne comprenait rien dans un fusil.

L'hon. M. OLIVER: Je ne me suis jamais exprimé de la sorte.

M. EDWARDS: Un homme qui ne connaît rien dans un fusil n'est pas celui dont il faut prendre l'avis, surtout s'il ne connaît pas la différence entre le canon et la crosse. L'honorable député est des plus inconséquents.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député me prête des paroles que je n'ai jamais dites, et des idées que je n'ai jamais exprimées et jamais pensées. J'ai affirmé qu'on ne donnait pas au soldat la chance de s'exercer à devenir bon tireur. Je n'ai pas dit qu'on ne lui enseignait pas le maniement d'un fusil.

Le soldat revenu du front doit assurément savoir ce que peut faire un fusil, et je suggère qu'on s'en tienne à son opinion plutôt qu'à celle de quelque soi-disant expert. L'homme qui a vu sa vie accrochée à la détente de son fusil est celui dont j'accepterais l'opinion.

M. TURRIFF: Peut-être le ministre intérimaire peut-il produire, sinon aujourd'hui, du moins quand nous reprendrons ce budget, un état des loyers pour les bureaux de recrutement dans la ville d'Ottawa. Il y a deux bureaux de recrutement, l un au coin de la rue Sparks et Elgin et l'autre un peu plus bas dans la rue Elgin, à une portée de voix l'un de l'autre. Comme il n'y a que quelques recrues qui s'enrôlent chaque jour à chacun de ces endroits, il me semble qu'un seul bureau serait suffisant. Il y a un troisième bureau de ce genre un peu plus bas sur la rue Sparks.

Je voudrais savoir le loyer qu'on a payé depuis le commencement de la guerre pour tous les bureaux de recrutement, aussi combien il en a coûté depuis lors au département pour garder le canal, à Cardinal, à Iroquois et à Morrisburg. A mon estime, le coût a été inutilement élevé.

L'hon. M. OLIVER: Aurait-on objection à fournir un renseignement au sujet du nombre de mitrailleuses fournies à chaque bataillon en campagne?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'emploi des mitrailleuses s'est grandement généralisé, dans l'armée anglaise en activité de service et dans l'armée canadienne. A chaque brigade sont attachées un certain nombre de mitrailleuses légères et un certain nombre de mitrailleuses lourdes. Je pourrais indiquer privément à mon honorable ami le nombre exact de ces engins de guerre. Ceux-ci servent à différentes fins. Je connais assez bien la question des mitrailleuses, car nous avons dû étudier récemment une communication du bureau de la guerre au sujet du nombre relatif des mitrailleuses lourdes et des mitrailleuses légères, à propos de nos régiments et de nos brigades.

L'hon. M. OLIVER: Les mitrailleuses lourdes emploient-elles des cartouches d'un plus fort calibre que celles des fusils.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Les cartouches sont les mêmes, mais il faut tenir compte de la fin particulière pour

laquelle on emploie la mitrailleuse. Il y a des types de mitrailleuses qu'on peut porter rapidement, d'autres types de mitrailleuses sont mises en action un certain temps sans être déplacées.

L'hon. M. OLIVER: Le premier ministre, je vois, ne tient pas à faire connaître le nombre de mitrailleuses fournies à chaque bataillon. Je vais poser cette question: Les bataillons actuellement sur le champ de bataille ont-ils reçu toutes les mitrailleuses auxquelles ils avaient droit, quel que fut le nombre?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le sous-ministre m'apprend que oui, absolument.

L'hon. M. OLIVER: Les bataillons à l'instruction, en Grande-Bretagne, ont-ils reçu toutes les mitrailleuses qui leur étaient dues?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ils sont pourvus, en Grande-Bretagne, d'un nombre suffisant pour des fins d'exercice, même s'il y avait la plus grande abondance de mitrailleuses. Je suis informé qu'ils n'en recevaient que la quantité requise pour l'exercice. Ils ne recoivent le nombre règlementaire de mitrailleuses que lorsqu'ils vont au front.

L'hon. M. OLIVER: En quelle posture se trouvent les bataillons organisés et à l'instruction, au Canada, au sujet de l'approvisionnement de mitrailleuses?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On a eu la même idée, au Canada c'est-à-dire qu'on a fourni à nos soldats à l'instruction un nombre de mitrailleuses suffisant pour l'instruction.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre aurait-il l'obligeance de dire quel est le nombre des mitrailleuses qu'on a fournie aux bataillons suivants; le 151e, le 33e et le 66e, l'hiver dernier?

M. CURRIE: Je crois réellement que l'honorable député ne devrait pas poser cette question, parce qu'on peut aisément calculer le nombre de mitrailleuses fournies à chaque corps d'armée.

L'hon. M. OLIVER: Je ne le crois pas. Si l'honorable député veut attendre que j'aie la réponse, il constatera, je crois, que cela va se rapporter aucunement à la question.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quant aux bataillons que l'honorable député a mentionné, ils ont tous été casernés dans des endroits où l'on n'aurait pu faire l'exercice des mitrailleuses durant les mois de l'hiver.

L'hon. M. OLIVER: Les trois bataillons se trouvaient à Edmonton, l'hiver dernier et lorsque je les ai vus, l'un d'eux avait une mitrailleuse et que les deux autres n'en avait aucun. En conséquence, les sections des mitrailleuses de ces derniers bataillons n'ont pas eu l'avantage de se perfectionner dans l'emploi des mitrailleuses. A nouveau, je prends la liberté de dire que je ne crois pas que ce soit là traiter nos soldats comme il faut.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Où ces bataillons étaient-ils casernés?

L'hon. M. OLIVER: Le 51e bataillon était caserné à la salle d'exercice et le 63e et le 66e se trouvaient aux bâtiments de l'exposition, à Edmonton.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On m'informe qu'on ne pourrait pas faire l'exercice des mitrailleuses dans des circonstances semblables, mais que les soldats, lorsqu'ils se rendront au camp, recevront l'inspection voulue touchant les mitrailleuses.

L'hon. M. OLIVER: Ils étaient au camp de Sarcis, l'été dernier, et ils n'avaient pas à leurs dispositions la moindre mitrailleuse pour des fins de tir. Le fait qu'un bataillon, à Edmonton, aurait une mitrailleuse alors que des deux autres n'en aurait pas, serait de nature à créer l'impression qu'on n'a pas pratiqué le tir de la mitrailleuse durant l'hiver.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On ne peut se procurer des mitrailleuses non plus que des fusils dans le moment. On a donné des commandes aussitôt que la guerre a éclaté, mais on ne se procure pas de mitrailleuses dans le mois qui suit la commande, cela prend quelquefois plus d'un an avant. Les compagnies qui ont fabriqué des mitrailleuses ont fait des livraisons assez fortes. Il pourrait se faire que durant le laps de temps mentionné par mon honorable ami il fût impossible de se procurer la moindre mitrailleuse.

L'hon. M. OLIVER: On recrute présentement cinq bataillons. L'effectif de quelques-uns de ces bataillons est complet et tous suivent les manœuvres. Combien de ces bataillons ont des mitrailleuses pour l'exercice du tir?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne pourrais réellement pas le dire, en ce moment; je me procurerai ce renseignement.

L'hon. M. OLIVER: Ces bataillons sont le 138e, le 151e et le 202e—le sous-ministre le saura. Je tiens à faire ressortir le point sur lequel j'ai insisté, ce soir—qu'on ne fournit pas aux soldats l'occasion de se perfectionner dans ce qu'ils doivent nécessairement connaître pour leur bien personnel et pour le nôtre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne suis pas de cet avis, si mon honorable ami parle du temps auquel ils se rendent au front. D'après les renseignements que je possède, ces soldats sont exercés au maniement nécessaire des mitrailleuses avant de se rendre au front. S'ils ne le sont pas en ce pays, ils complètent leur instruction en Europe avant de se rendre au front. Je suis convaincu que le système d'inspection observé, en Europe, suffit amplement à compléter cette instruction avant que les soldats ne soient envoyés dans les tranchées.

Le 51e bataillon a été recruté à Edmonton au commencement de l'automne de 1914. En janvier ou février 1915, il se trouvait au complet. Au mois de mars 1915, il traversait l'océan. Il y a passé plus d'un an, et cependant toute l'école de tir que ce bataillon ait eue se réduit à ce que j'ai dit pour le camp des Sarcis, et ce bataillon lorsqu'il était dans les casernes d'Edmonton pouvait se vanter d'être possesseur d'une seule mitrailleuse qui se trouvait à Edmonton pour l'enseignement du tir. Puisque nous en sommes sur le sujet des mitrailleuses, le premier ministre me permettra-t-il de lui demander de quel modèle de mitrailleuse on se sert.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On se sert de la mitrailleuse Colt et de la mitrailleuse Lewis.

L'hon. M. OLIVER: Si je ne me trompe, la mitrailleuse Lewis représente le modèle le plus récent et le plus perfectionné pour fins militaires. Voudra-t-on me dire pourquoi on emploie la Colt plutôt que la Lewis.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elle ne répondent pas aux mêmes besoins. L'une est plus massive que l'autre. Je le déclarais à l'honorable député, il y a un instant, nous avons reçu à ce sujet une communication qui demande un certain nombre de mitrailleuses les plus massives et un certain nombre de mitrailleuses plus légères. Je ne m'y connais pas suffisamment pour exposer par le menu les raisons qui ont motivé cette décision; il me suffira de dire que les autorités militaires, qui sont censées s'y entendre, ont fixé une certaine proportion pour chaque sorte, et si nous ne nous conformions pas à cette exigence, on ne permettrait pas à nos contingents de se rendre sur le front.

L'hon. M. OLIVER: Je ne suis pas moi-même très versé en matière militaire, mais cette question des mitrailleuses est d'une grande importance, comme aussi celle des services qu'elles rendent. On m'informe que la supériorité de la mitrailleuse Lewis, consiste en ce que le refroidissement du canon est opéré par un courant d'air, tandis que la mitrailleuse Maxim se refroidit par l'eau, et que la mitrailleuse Colt n'est pourvue d'aucun moyen de refroidissement. La mitrailleuse Lewis présente cet avantage de pouvoir être utilisée continuellement, sans jamais trop s'échauffer. Dans le cas de la mitrailleuse Maxim, le tir rapide a l'effet de faire monter la température de l'eau et de produire une vapeur qui trahit la situation de l'arme. La mitrailleuse Lewis peut être tirée continuellement sans présenter cet inconvénient. Comme l'a déclaré le premier ministre, elle utilise les mêmes munitions que la Colt, c'est-à-dire les munitions ordinaires du fusil. Il me paraît inconcevable, lorsqu'il se trouve deux mitrailleuses utilisant les mêmes munitions, mais dont l'une présente un énorme avantage par rapport à l'autre, qu'on se serve jamais de celle-ci. La mitrailleuse Colt, en vue de contrecarrer l'échauffement, est pourvue d'un ou deux canons supplémentaires, et lorsque l'un est trop échauffé, on le dévisse, on l'enlève et on le remplace par l'autre qui est froid. La mitrailleuse est alors encore une fois en état de servir. Je vois là un sérieux inconvénient dans la pratique, et qui constitue une infériorité marquée par rapport à la mitrailleuse Lewis, laquelle peut être utilisé tant qu'il y a des munitions. Je ne vois pas de bonnes raisons pour justifier l'emploi de la mitrailleuse Colt de préférence à la Lewis, à moins que ce ne soit l'impossibilité où l'on serait de se procurer un nombre suffisant de mitrailleuses Lewis.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député a-t-il une idée du temps qu'il faut pour changer le canon de la mitrailleuse Colt?

L'hon. M. OLIVER: Cela ne prend guère de temps, naturellement, mais dans une bataille la perte même d'une minute peut avoir de l'importance pour le résultat.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je puis offrir à mon honorable ami cette consolation que la mitrailleuse Colt rend beau-

coup d'honneur à l'esprit inventif de deux de nos officiers canadiens qui sont maintenant au front. La mitrailleuse Colt a trois canons. Lorsqu'un canon devient trop chaud on l'enlève et on en met un autre à sa place qui, à son tour est remplacé par un troisième, et l'on calcule que lorsque ce dernier est échauffé le premier s'est suffisamment refroidi pour qu'on l'utilise de nouveau. D'après l'ancien système il fallait une minute et dix secondes pour faire le changement d'un canon, et ce changement était fait sans que le soldat fût protégé. Mais deux de nos officiers à Shorncliffe ont inventé une amélioration qui permet de faire très rapidement le changement, et au moyen de ce qu'on appelle la vis à interruption, principe qui est appliqué dans les grosses pièces, le canon peut être changé en huit ou dix secondes, et le soldat qui fait le changement est protégé. Après une revue à Shorncliffe l'année dernière, ces deux officiers ont demandé à sir Archibald Murray, au général Hughes et à moi-même d'examiner l'amélioration qu'ils avaient faite. Sir Archibald Murray, qui est très au fait de ces matières, dit que le plan était parfaitement réalisable et que c'était une grande amélioration. Le ministre de la Milice a donné l'ordre de l'appliquer sans délai à tous les revolvers. On a cru que c'était vouloir aller un peu vite. Un officier anglais qui était présent a dit qu'il faudrait des semaines sinon des mois, pour faire le changement en suivant les méthodes en vogue dans la milice de la plupart des pays.

La mitrailleuse Colt est considérée comme une bonne arme par les autorités du War-office. On s'en sert dans les brigades tandis qu'on emploie la mitrailleuse Lewis dans les compagnies. Je ne sais pas si l'honorable député a vu les régiments qui sont passés par Ottawa. J'ai eu l'avantage d'en voir passer un chaque jour pendant six jours. Chacun de ces régiments avait une section de mitrailleuses composée de quatre hommes, parfaitement entraînés, je m'en souviens de seize à vingt—dans l'emploi de la mitrailleuse. Outre cela il y a une brigade qui est armée de la mitrailleuse Colt, une mitrailleuse plus pesante que l'autre et dont on se sert dans des positions plus permanentes. Je ne suis pas en état de dire si c'est mal ou bien au point de vue militaire, parce que je sais comprendre que je ne saurais contredire les autorités du War-office sur ce sujet.

M. MACDONALD: Je désire poser une question au premier ministre au sujet d'un cas que j'ai mentionné l'autre soir, celui du soldat G. Chapman du 106e bataillon à Trenton, Nouvelle-Ecosse. J'ai reçu une lettre d'un sergent qui est revenu blessé de la guerre, et qui dit que la punition imposée à ce soldat est très dure. Peut-être que l'honorable ministre, s'il a les documents, voudra bien me les montrer.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) a demandé des renseignements au sujet d'un cas semblable. Il m'a demandé d'en retarder la discussion jusqu'à ce qu'il soit ici. Il n'y a pas de raison cependant, qui empêche de donner certains renseignements dans l'intervalle. Le mémoire qui m'a été remis se lit comme suit:

> Comme je vous en ai déjà informé, l'adjudant général a donné des ordres directes de cesser ce genre de punitions. Bien qu'il n'y ait rien dans les règlements de la milice canadienne sur le sujet, les règlements britanniques intitulés "Manuel de la loi militaire" page 721 traite des punitions en campagne.
>
> L'alinéa "d" du paragraphe "a" dit: "Quand un soldat est mis aux fers il peut être attaché à un objet fixe, pour une ou des périodes ne dépassant pas deux heures dans une journée, mais il ne doit pas l'être durant plus de trois sur quatre jours consécutifs, ni pendant plus de 21 jours en tout." Nos officiers commandants ont appliqué ce châtiment nonobstant le fait qu'il ne l'est plus dans l'armée anglaise. Ils l'ont fait par ignorance et par trop de zèle. L'adjudant général a donné ordre que toutes les punitions en campagne, excepté la détention, ne soient plus appliquées à l'avenir. Conséquemment, j'espère que des cas de ce genre ne se répèteront plus.

Le mémoire comprend aussi des renseignements concernant les cas particuliers dont il s'agit, et qui montrent qu'il y avait eu beaucoup d'insubordination. Il a aussi les rapports des médecins qui montrent qu'il n'y a pas eu de blessures corporelle.

M. MACDONALD: L'honorable premier ministre voudra-t-il déposer les documents sur le bureau de la Chambre afin que je puisse les examiner.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je les déposerai. Je partage entièrement l'opinion qui a été exprimée que des punitions de ce genre, qui n'ont seulement sont inusuelles mais peuvent être considérées comme cruelles, ne devraient pas être appliquées dans nos corps expéditionnaires. Je suis certain que l'adjudant général, comme il l'a promis, veillera à ce que ces choses ne se répètent pas dans l'avenir.

M. MACDONALD: Je crois que l'on devrait veiller un peu sur les officiers qui appliquent des punitions de ce genre.

M. CURRY: Comme officier je désapprouve entièrement que l'on discute cette question devant la Chambre. Cela nuit à la discipline. En Angleterre d'après les King's Regulations, il y a deux sortes de punitions en campagne, la punition n° 1 et la punition n° 2.

La punition n° 1 est celle qui a été appliquée à ce soldat. Lorsqu'un soldat se montre insurbordonné en campagne on peut l'attacher; c'est la pratique dans toutes les guerres; ce n'était dans le Sud-Af icain. En Angleterre on a abandonné la punition n° 1 parce que l'on a ce qu'on appelle les prisons de détention comme à Gosport. Lorsqu'un soldat est insubordonné on l'envoie à Gosport pour un certain temps où il est soumis à une discipline sévère, et quand il retourne à son régiment il est soumis et très bon soldat. Nous n'avons pas de prison de détention en Canada. Bien que 99 p. 100 des soldats qui s'enrôlent dans nos régiments soient les meilleurs au monde, il se trouve quelques fois des magistrats ou des amis de criminels qui les font sortir de prison et les font entrer dans l'armée.

M. HUGHES: Pas en Canada.

M. CURRY: Oui. Très souvent après qu'un soldat a comparu plusieurs fois devant l'officier commandant pour avoir attaqué férocement ses camarades, désobéissant au règlement et agissant comme une bête sauvage, on découvrira que c'est un ancien forçat ayant bénéficié de la libération conditionnelle et que c'est un criminel dangereux dont le passé ici ou aux Etats-Unis a été tel qu'on ne voulait pas le garder dans le pays. Le fait que deux cas seulement de punitions de ce genre ont été mentionnés parle hautement en faveur des officiers canadiens et de la discipline qu'ils maintiennent, spécialement lorsque vous considérez le nombre de soldats qui font l'entraînement. Evidemment on ressent que l'un d'eux ait pu écrire à un député de prétendre qu'il avait été maltraité, et autres plaintes de ce genre. Je suis convaincu, si tous les faits de la cause étaient connus que l'on découvrirait que ces soldats ont eu une punition bien moins forte qu'ils auraient reçue d'un tribunal civil et pour cette raison je crois que moins on en parlera mieux ce sera. Il n'y a pas encore très longtemps que l'on appliquait le fouet dans l'armée. Lorsqu'il est possible de corriger un soldat sans le punir, je ne crois pas qu'il y ait un seul officier dans la milice canadienne qui ordonnerait de l'attacher, mais s'il devient agressif et menace de tuer ses camarades lorsqu'il est devenu furieux, peut-être à la suite d'une ivresse, il faut faire quelque chose.

Il faut l'attacher, et il ne nous est permis de l'attacher qu'à un objet fixe. J'ai vu des soldats aux fers briser leurs liens cinq ou six fois de suite. J'ai vu des hommes tellement forts qu'ils pouvaient briser les menottes comme du papier. Il faut alors trouver d'autres moyens. Le commandant général a l'autorité voulue pour décider tous ces cas, et si l'on porte plainte à l'officier de division, je suis bien certain que si un officier a dépassé les bornes, sa solde lui sera retranchée ou il passera en cours martiale, et il n'y aura pas de nécessité de saisir la Chambre de la question.

M. MACDONALD: La raison pour laquelle j'ai appelé l'attention du comité, est que je voulais empêcher que le recrutement en souffrît dans la localité. L'incident dont j'ai parlé s'est produit dans une compagnie qui faisait la garde d'une usine de munitions, où, à tort ou à raison, les travailleurs sont intervenus parce qu'ils croyaient la punition excessive. La raison qui m'a porté à mentionner le fait de nouveau, est que j'ai reçu aujourd'hui une lettre d'un sergent qui arrive de l'armée, où il s'est distingué, et à son retour s'est engagé dans une fabrique de munitions. Ce sergent a considéré la punition comme impropre. Bien qu'il y ait beaucoup de sens dans ce que dit mon honorable ami que les membres de cette Chambre ne devraient pas se faire les instruments des plaintes des soldats contre les officiers, il y a cependant un point qu'il oublie, c'est celui-ci: rien ne contribuera plus à ralentir le recrutement comme la croyance que les soldats sont traités comme ils ne devraient pas l'être, ou trop sévèrement.

M. CURRIE: Cet homme était-il un soldat ou un employé de la fabrique de munitions?

M. MACDONALD: C'était un soldat.

M. CURRIE: Il fumait peut-être, ou contrevenait à d'autres règlements de ce genre.

M. MACDONALD: Tout ce que je demande c'est le rapport officiel sur l'affaire. Je ne condamne ni le Gouvernement ni les autorités militaires en la question.

Le rapport que le premier ministre a lu montre quelle est la pratique à cet égard.

L'incident, toutefois, a créé beaucoup d'agitation dans la localité et, si l'officier dont il s'agit a outrepassé ses droits, l'administration ferait bien, à mon avis, de ramener cet homme à la raison. On me fait savoir—et c'est là une preuve du sentiment qui règne dans la localité—qu'il n'est pas permis aux soldats de mettre les pieds dans l'épicerie d'un ancien maire de la ville, un nommé J. B. Strickland, qui a été mêlé à cette affaire. Je voudrais que le Gouvernement fît prendre des renseignements à ce sujet, car c'est là se conduire un peu sommairement vis-à-vis un citoyen qui, à tort ou à raison, s'est immiscé dans une affaire où plusieurs jugent que l'on a fait subir à cet homme un châtiment par trop sévère.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami a-t-il vu la déclaration qu'a faite ce soldat.

M. MACDONALD: Oui, j'ai vu cela; j'ai tenu la chose aujourd'hui d'une autre source. J'ai reçu, en outre, comme je l'ai dit, une lettre du sergent Grant, revenu du front et qui en ce moment travaille aux munitions. Il se plaint de la sévérité du châtiment. On assure, je sais, que ce soldat a de mauvais antécédents.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il ne s'agissait pas de la nature du châtiment infligé. D'après le "Eastern Chronicle", il a été tenu une enquête à laquelle le maire de Trenton a assisté, de même que le maire de New-Glasgow et des représentants des journaux de l'endroit. Le rapport dit ceci:

Le soldat a été interrogé sur la nature de la punition qu'il dit lui avoir été infligée, et il s'est placé contre le mur pour montrer de quelle manière on l'avait attaché. Il a fait la déclaration qui suit et l'a signée:

Déclaration n° 715,631 du soldat W. P. Chapman, de la compagnie dite composée du 106e bataillon.

J'ai, sans permission, quitté les casernes à Trenton à 6 heures du matin, le 6 avril 1916; je n'y suis revenu que le 17 avril à 10 heures du soir. A l'époque où je me suis ainsi absenté, j'étais aux arrêts simples (il ne m'était pas permis de quitter le quartier). Le matin du 18 avril, je comparus devant le capitaine Williams sous l'inculpation: 1. d'absence sans permission depuis 6 heures du matin le 6 avril jusqu'à 10 heures du soir le 17; 2. d'être sorti des casernes pendant que j'étais aux arrêts simples. Je fus condamné à douze jours de détention et à la peine dite n° 1 de campagne. A 11 heures du matin, je commençai ma première heure de cette peine, qui consiste à rester suspendu par les poignets à une planche élevée de 5 pieds et 10 pouces de terre, avec une certaine inclinaison propre à me donner un peu d'aise. Mes pieds reposaient sur le sol. Je fus relâché au bout d'une heure. Je n'ai éprouvé aucun mal corporel, si ce n'est une fatigue dans les bras. Je déclare en outre que c'est ma sixième infraction à la discipline militaire depuis mon arrivée à Trenton le 15 mars 1916. J'ai eu ma grâce cet après-midi après n'avoir subi qu'une heure de punition.

M. HUGHES (I.P.-E.): J'ai dit, l'autre jour, qu'il y avait au Canada des officiers hors d'âge et qui, dans aucune circonstance, ne seraient acceptés pour servir au front; des officiers qui eux-même ne s'attendent pas à partir et que personne d'ailleurs n'a songé à faire partir pour le théâtre de la guerre. J'ai dit que parmi ceux-là il y avait des membres du Parlement. Inutile d'ajouter que mes remarques ne s'adressaient d'aucune façon à des membres du Parlement ou autres qui sont allés au feu, qui avaient l'âge voulu ou dans tous les cas, les qualités qu'il faut pour partir ou qui s'y attendaient. Je n'ai parlé que de ceux à qui j'ai déjà fait allusion, à savoir ceux-là qui ne pensaient point à partir et ne le pouvaient pas, pour des raisons d'âge ou autres. Dans une allusion qu'il a faite à mes remarques, le ministre par intérim a dit que ces hommes pouvaient se rendre utiles au Canada en recrutant ou en formant des bataillons, en usant de leur influence de membres du Parlement ou de citoyens notables dans un but militaire.

L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) a, je crois, lui aussi fait quelques remarques dans ce sens. A mon avis l'homme public ou le citoyen influent qui refuse de faire ce qu'il peut en vue du recrutement ou d'autre façon, à moins d'être nommé officier et d'être mis sur l'état de solde, n'est pas digne de se dire citoyen du Canada et les contribuables de ce pays ne devraient pas, je crois, être appelés à fournir les fonds de la solde de ces hommes. Celui qui refuse de faire quoi que ce soit pour la cause qui nous est chère n'a rien de ce qu'il faut pour être officier. Je ne parle pas ici de ceux des membres du Parlement qui ont les qualités voulues à cet effet. On ne saurait les exclure de ces positions honorables et ils ont droit à leur solde comme officiers et à leur indemnité de membres du Parlement. Bien peu de personnes dans le pays seront, je crois, d'une opinion contraire à celle que je viens d'exprimer.

Milice et Défense.—Habillement, $800,000.

L'hon. M. OLIVER: Il y a d'autres questions relatives au service militaire qu'il conviendrait peut-être de discuter un peu longuement. Le ministre aurait-il quelque objection à réserver quelques articles?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il suffirait d'en réserver un pour que l'on

discutât toute affaire relative à la milice à l'occasion de l'examen qui en serait fait plus tard, tout comme la chose a eu lieu ce ce soir. Au reste, il y a les crédits supplémentaires. L'explication à donner de cet article, c'est qu'il faut procurer à nos militaires des troupes régulières ou non des vêtements et le nécessaire,. Aucun crédit n'a été voté pour 1915-1916, c'est-à-dire pour l'année courante, ce qui fait que pour 1916-1917, il y a une double nécessité de voter des fonds à cette fin. L'état estimatif du quartier-maître général, que j'ai à la main, montre que l'on aura besoin de plus d'un million peut-être, mais nous ne demandons que $800,000. Il est possible que partie de cette somme soit employée pour les réservistes dont nous a parlé ce soir mon honorable ami d'Edmonton, et à qui nous serions bien aise de fournir des uniformes, si cela se peut.

M. HUGHES: Quand les volontaires sont pourvus de vêtements militaires, que fait-on de leurs habits civils et de leurs effets personnels?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ils restent la propriété du soldat et ils sont à sa disposition.

Collège militaire royal, $160,000.

M. HUGHES: Il y a quelques jours j'ai parlé d'une annonce demandant des élèves pour le collège de Kingston et j'ai dit que la publication de cette annonce n'avait pas été confiée à quelques journaux du parti libéral.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Comme à d'autres aussi qui ne sont pas du parti conservateur.

M. HUGHES: C'est bien la réponse que m'a faite, l'autre jour, le ministre par intérim. J'en ai conclu que, puisque tous les journaux conservateurs n'avaient pas eu cette annonce, aucun journal libéral ne l'obtiendrait. Il n'y a dans l'Ile du Prince-Edouard qu'un journal qui ait désiré faire la publication de cet avis, et ne l'a pas reçu, tandis que plusieurs autres journaux du parti conservateur l'on publié. Il semble bien que ce soit là une application du système de distribution des faveurs ministérielles par le parti, système que le premier ministre réprouve.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai donné le renseignement tel qu'il m'a été fourni, à savoir que le nombre des journaux à qui la publication de cet avis à été confiée est fort restreint, que cette annonce a été refusée à plusieurs journaux conservateurs, comme aussi sans doute à plusieurs feuilles libérales.

M. HUGHES: Ai-je raison de dire que parce que les journaux conservateurs ne publient pas cette annonce, on ne permettra à aucune feuille libérale de la publier?

Le très hon, sir ROBERT BORDEN: Rien ne nous empêche, je suppose, de tirer les conclusions qu'il nous plaît. Celle de mon honorable ami est de nature si complexe que j'ai peine à la saisir.

M. HUGHES: Je ne crois pas qu'il soit bien difficile de la comprendre.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

La séance est levée à minuit moins dix minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Samedi, 6 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.

AVANCES A LA COMMISSION DES OBUS.

M. PARDEE demande:

Des avances ont-elles été faites par le comité des obus à quelques personnes ou firmes en Canada pour leur permettre de commencer la fabrication des obus ou des fusées? Dans l'affirmative, quelles sont ces personnes ou firmes?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (ministre intérimaire de la Milice et de la Défense): Le Gouvernement n'a aucun renseignement à ce sujet.

Dr. A. MACKENZIE FORBES.

M. PROULX demande:

1. Quel est le grade du docteur Mackenzie Forbes, de Montréal, dans la milice du Canada?
2. Quelles sont ses fonctions et quel est le chiffre de sa rémunération?
3. Quel service a-t-il accompli outre-mer, s'il en est?
4. Par suite de quelles circonstances est-il revenu au Canada? Quels faits ont-il été soumis au ministère de la Milice pour déterminer ce retour, et par qui l'ont-ils été?
5. Le ministère de la Milice a-t-il l'intention d'utiliser de nouveau ses services outre-mer?

6. Quelle allocation, s'il y a, est-elle accordée aux membres de sa famille, sa femme et ses enfants respectivement?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Lieutenant-colonel dans le corps de santé canadien.

2. L'officier est employé comme médecin chargé du soin des troupes à l'hôpital général de Montréal, quand il est au Canada et il doit être employé comme chirurgien pour des cas spéciaux particulièrement pour l'orthopédie des pensionnaires des maisons de convalescence. Solde régimentaire, $4; allocation de campagne, $1; allocation de subsistance, $1.50.

3. Les services de son emploi.

4. Revenu pour prendre du service au Canada.

5. Le ministère de la Milice sera enchanté en tout temps d'utiliesr les services de cet officier en campagne.

6. Allocation d'absence, $50 par mois à sa femme.

APPROVISIONNEMENTS MILITAIRES—CHEVAUX, FOIN ET AVOINE.

M. BUCHANAN demande:

1. Quels sont ceux qui, sous la direction du lieutenant-colonel A. D. McRea, ont acheté des chevaux, du foin et de l'avoine pour le ministère de la Milice dans la province de l'Alberta?

2. Quelle rémunération ont-ils reçue?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Pour les chevaux:

Acheteurs: Capitaine J. J. Fry, M. L. S. Manzer, M. Bernard Michell, M. P. G. Pilkie, M. E. J. Legg, M. W. R. Lowes, M. R. F. Bevan.

Inspecteurs vétérinaires: Dr J. C. Smith, Dr Robt. Blyth, Dr F. A. McEwan, Dr E. G. Cunningham, Dr P. K. Walters.

Personne n'a été nommé pour effectuer les achats de foin et d'avoine dans l'Alberta.

2. Chacun des messieurs dont les noms sont mentionnés ci-dessus, a reçu $10 par jour, plus ses dépenses réelles.

LES EXPORTATIONS PAR LE PORT DE SAINT-JEAN.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de tonnes de colis, marchandises, etc., ont été exportées du port de Saint-Jean, au cours de l'année civile 1915, en destination des Iles-Britanniques, des possessions britanniques et des pays étrangers respectivement?

2. Quels sont les chiffres correspondants au chapitre des importations reçues à ce même port?

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): Il est impossible d'obtenir des renseignements pour l'année civile 1915. D'après les rapports compilés aux douanes, les chiffres pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1916, sont les suivants:

	Tonnes, poids.	Tonnes, jauge.
Départs de navires—		
Grande-Bretagne	46,814	49,555
Possessions britanniques	60,130	19,457
Autres pays.....	98,622	10,725
Arrivages de navires—		
Grande-Bretagne	368,391	185,451
Possessions britanniques	25,161	35,677
Autres pays.....	345,155	165,954

PROJET D'ETABLISSEMENT D'UNE RESERVE FORESTIERE DANS LA REGION DE LA RIVIERE DE L'ESPRIT.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre n'est pas à son siège, mais je désir obtenir quelques renseignements que le ministre, je n'en ai aucun doute, aura l'obligeance de me communiquer plus tard. J'ai reçu une dépêche assez longue du secrétaire du Board of Trade de Spirit-River protestant contre le projet de créer une réserve forestière dans le voisinage de cette ville et m'assurant, en s'appuyant sur des autorités qu'il prétend sûres, qu'au moins 50 p. 100 de ces terres sont déboisées; le sol est fertile, il y a de l'eau en abondance; quant au reste de ces terrains ils sont recouverts d'arbres rabougris et clairsemés. On prétend que plusieurs sections entières pourraient être labourées sans avoir à y exécuter de travaux préliminaires, et il n'y a pas de tourbières. Ces terres sont situées dans les townships 79-81, rangs 7-11 inclusivement. Je désirerais savoir du ministre si le département a oui ou non l'intention de créer une réserve forestière dans cette partie de la région.

CONCESSIONS DE HOMESTEADS AUX VOLONTAIRES.

L'hon. M. OLIVER: Au cours de l'examen des arrêtés du conseil du département de l'Intérieur, qui a eu lieu en cette Chambre l'autre jour, en discutant un certain décret relativement aux concessions de homesteads aux volontaires, le ministre de l'Intérieur s'est exprimé comme il suit:

En ce qui concerne la protection du droit d'obtenir une concession de terre que possèdent les volontaires du corps expéditionnaire, l'honorable député, je crois, a probablement mal interprété le décret du conseil. Il dit que nous accordons, pour ainsi dire, la même protection à celui qui a demandé son homestead après l'enrôlement qu'à celui qui en était propriétaire antérieurement. Cependant, nous agissons différemment à l'égard de l'un et de l'autre. Celui qui possédait un homestead avant son engagement n'est pas seulement protégé contre les procédures en annulation; il peut aussi compter comme passé sur son bien de famille le temps

pendant lequel il a porté les armes au front. Le volontaire qui fait sa demande en concession de terre après son enrôlement n'en peut tenir compte, mais il est protégé contre l'annulation.

Je lis dans les colonnes du "Manitoba Free Press", numéro du 3 mai, sous le titre: "Des homesteads pour chaque soldat", un article qui n'est que la répétition d'une déclaration qui aurait été faite à ce sujet, prétend-on, par le département de la Milice. Le département de la Milice a, apparemment une opinion tout à fait différente de celle que professe le ministre de l'Intérieur. Or, c'est cette différence d'opinion que je désire signaler à l'attention de la Chambre, afin de rétablir l'harmonie, si la chose est possible, entre ces deux points de vue différents; autrement, il se produira certainement des malentendus qui auront des conséquences regrettables. Je ne lirai pas cet article en entier, je me contenterai de citer le passage le plus important qui est ainsi conçu:

La portée de la loi en ce qui a trait aux détails précédents a été élargie afin qu'elle s'applique aux volontaires qui pourront, subséquemment à la date à laquelle ils se sont enrôlés, obtenir une concession gratuite dans le domaine fédéral. Par l'opération de ce nouveau règlement, le ministre de l'Intérieur a le pouvoir de traiter cette dernière catégorie de soldats-colons de la même manière que le décrète la loi à l'endroit du colon véritable qui, au début des hostilités, s'est enrôlé sous les drapeaux pour le service actif.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Qui fait cet avancé?

L'hon. M. OLIVER: Le journal l'attribue à de nouveaux règlements du ministère de la Milice. Je vais lire le texte:

Les nouveaux règlements à cet égard se trouvent dans les ordres à la milice émanant d'Ottawa.

Il est très important, à mon sens, que l'on renseigne la Chambre sur les divergences d'opinion qui ont cours, et, quelque soit ce qu'on se propose, de nous mettre au courant dès le début.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne suis pas en mesure dès maintenant, en l'absence du ministre de l'Intérieur, de renseigner mon honorable ami à ce sujet. A ma connaissance, le conseil rendit plus d'un décret à cet égard. Un oubli de l'un ou l'autre de ces ministères relativement à des modifications possibles a pu donner lieu à ce malentendu.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC-SAGUENAY.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Des journaux de Montréal, qui ont la réputation d'être dans les secrets du ministère, annonçaient, ce matin, que l'administration achetait le chemin de fer de Québec-Saguenay. La rumeur est-elle bien fondée? Le ministère en est-il venu à une décision et aurons-nous un projet de loi à cet effet à la présente session?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): S'il doit se faire quelque chose dans ce sens, on l'annoncera aujourd'hui.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Tout est possible.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Tout est possible.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Même cela.

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A L'EMPRUNT DE GUERRE DE $250,000,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (ministre intérimaire de la Milice) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 94) ayant pour objet d'accorder de l'aide à Sa Majesté pour la défense militaire et navale.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur l'Orateur, avant que cette motion soit adoptée, je veux de nouveau mettre mon protêt au hansard contre cette politique insensée et ruineuse pour le peuple de ce pays. Quoique, monsieur l'Orateur, je n'aie pas de partisans dans cette Chambre sur ce point, je dois vous dire que je crois en avoir plus dans le pays qu'ici, et je vais vous en citer un en particulier, le baron Shaughnessey qui, à côté de notre général sir Sam Hughes, déclarait au Board of Trade de Montréal, il y a quelques mois à peine, devant une assemblée des manufacturiers du district de Montréal, que le Gouvernement devrait arrêter sans plus de délai le recrutement, parce que, disait-il, nous avons présentement sous les armes 135,000 hommes, et cela prendra douze à quinze mois pour expédier ces soldats de l'autre côté des mers. Il disait de plus, en arrêtant ce recrutement maintenant, vous épargnerez au peuple du Canada, cinq à six millions de dépenses par mois. Il disait aussi que la question économique deviendrait de plus

en plus terrible; que le Canada n'aurait plus de mains pour faire produire l'agriculture. Et pour appuyer ses dires, il déclarait en présence du ministre de la Milice, que les agriculteurs de l'Ouest lui avaient demandé de leur procurer, si cela était possible, 10,000 hommes pour le temps des semences dans l'Ouest.

Depuis vingt et un mois, monsieur l'Orateur, le Gouvernement a envoyé de l'autre côté,—je veux parler en France et en Belgique,—65,000 soldats. Il y a en plus 70,000 hommes dans les camps en Angleterre, et le reste est en formation dans les camps canadiens. Si le Gouvernement continue ces expéditions de soldats de l'autre côté, comme il l'a fait jusqu'aujourd'hui, et s'il veut exécuter son programme de lever 500,000 hommes de troupes, par un petit calcul que j'ai fait, cela va prendre plus de dix ans pour envoyer nos 500,000 hommes au front.

Je me demande, en face de cet état de choses, si le Gouvernement devrait pousser le peuple de ce pays, malgré lui, à la banqueroute, en continuant ce recrutement sans nécessité. Pour moi, il n'y a pas de discussion possible à faire sur cette question, cela est clair comme de l'eau de roche. Si les Français ont pu défendre plus de 400 milles de front, avec une population de 39 millions d'habitants, je me demande pourquoi l'Angleterre, qui est plus intéressée que nous dans cette guerre, ne peut pas défendre plus de 40 milles de tranchées, avec une population de 49 millions.

L'hon. M. CASGRAIN: Mon honorable ami me permettra-t-il de lui dire que ce n'est pas 35 à 40 milles de tranchées que l'Angleterre défend maintenant, mais bien plus de 100 milles. Mon honorable ami se trompe parce que les lignes anglaises sont de plus de 100 milles maintenant.

M. LANCTOT: L'honorable ministre qui vient de m'interrompre peut avoir ses renseignements, je ne veux pas les discuter; mais j'ai aussi les miens, et j'espère qu'il ne pourra pas non plus discuter les miens.

Je dois dire, cependant, que, il n'y a pas longtemps encore, l'Angleterre n'avait que 35 milles de lignes à défendre, et elle en a ajouté 5 milles de plus. Je ne nomme pas celui de qui je tiens ces renseignements, car il n'avait pas le droit de le dire. Mais en admettant même qu'elle occupe 100 milles de front, si les journaux nous ont dit un dixième seulement de la vérité depuis le commencement de cette guerre, en affirmant que l'Angleterre avait trois à quatre millions d'hommes sous les armes, je me demande où ils sont? Si la petite France, avec 39 millions d'habitants, comme je le disais il y a un instant, a pu défendre plus de 400 milles de front, l'Angleterre avec l'assistance de ses colonies, comme l'Australie, le Canada et la Nouvelle-Zélande, doit au moins défendre ses 100 milles de lignes, ainsi que l'affirme l'honorable ministre des Postes; mais je diffère d'avec lui sur ce point, et je dis que c'est au plus 40 milles. Dans tous les cas, ce n'est pas le point où je veux en venir.

L'autre jour, dans cette Chambre, l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) déclarait qu'il ne fallait pas s'occuper d'autre chose que de la guerre. Il m'a l'air pénétré de cette idée, et il ne veut pas parler d'autre chose. L'honorable député pourrait peut-être traverser l'Atlantique et aller voir ce qui se passe en Angleterre. Il pourrait alors donner de bonnes leçons à messieurs les Anglais qui sont beaucoup plus divisés que nous, et les mettre sur un pied pour que les affaires marchent mieux qu'elles ne vont aujourd'hui.

A l'appui de ma thèse, je citerai l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie) qui parlait dans cette Chambre dans l'après-midi du 22 février dernier, et moi le soir. Il félicitait le très honorable chef de l'opposition et le parti libéral de ne pas faire de politique ici au Canada, tandis qu'en Angleterre il s'en faisait beaucoup. Si l'honorable député de Red-Deer est scandalisé de ce qui se passe ici, vu qu'il est Anglais arrivé ici depuis quelques années seulement, je lui conseillerais d'aller en Angleterre pour se rendre compte de ce qui s'y passe, et tâcher de trouver un moyen quelconque d'avoir des soldats pour aller se battre dans les tranchées en France et en Belgique.

Depuis le commencement de cette guerre, nous avons marché comme les vieux pays d'Europe, comme des gens qui ont des fortunes accumulées depuis des siècles, tandis qu'au contraire nous ne sommes que des mendiants comparés aux pays d'Europe. Nous devons emprunter chaque piastre pour solder la note de guerre, tandis que l'Angleterre a de l'argent prêté partout. Mais nous, les fils de l'Angleterre, pauvres, nous allons emprunter 300 à 400 millions cette année pour solder la note de guerre et le déficit pour les dépenses ordinaires et extraordinaires.

Quelle est la dépense de guerre chaque jour pour le Canada? Je me rappelle,

qu'il y a quelques semaines l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) demandait au ministre des Finances quel était le coût de la guerre pour chaque mois. Ce dernier lui répondit que c'était entre 10 à 11 millions, ce qui représente $300,000 à $400,000 par jour.

En me référant à la Gazette officielle du 15 avril dernier, la dépense du mois de mars se chiffre à plus du double de ce que déclarait le ministre des Finances en cette Chambre; elle s'élevait à plus de $25,000,000 pour ce mois. Alors en continuant ainsi et en faisant du recrutement chaque jour, comme on le fait depuis le commencement de la guerre, nécessairement les dépenses augmenteront chaque mois. Dans ces circonstances, je calcule que les dépenses de la guerre pour cette année se chiffreront à pas moins de $300,000,000. Mais ce n'est pas là, monsieur l'Orateur, les seules dépenses que nous aurons à solder après la guerre. D'après une autre déclaration du ministre des Finances, nous aurons un règlement à faire après la fin des hostilités, pour les munitions de guerre, pour les rations, pour les habits; enfin, quel sera le coût de tout cela, 100 millions, 200 millions? Je ne le sais pas. Mais, monsieur l'Orateur, si j'en juge par les prix excessifs qui ont été payés pour les obus, les fusées, choses qui se vendent très cher au Canada et aux Etats-Unis, pour le Gouvernement, notre compte sera assez considérable, et de plus, nous aurons à pourvoir pour beaucoup d'autres choses dans notre pays, comme par exemple pour les chemins de fer, et cela commence déjà à la présente session.

J'oubliais de dire que les dépenses, cette année, pour l'administration du pays, tant ordinaires qu'extraordinaires, seront de 217 millions. Les dépenses de guerre, 300 millions, soit un total de 517 millions pour une population de 7 millions et un quart d'habitants, avec un revenu de 170 millions. Nous aurons donc un écart entre le revenu et les dépenses de 330 millions, ce qui représente $65 à $70 par tête d'habitant. Cependant, il y aura des journaux qui nous diront encore chaque jour qu'il faut sauver l'empire. Certes, je suis bien prêt à sauver l'empire, je n'ai pas d'objection à cela, mais il ne faut pas prendre la parole du solliciteur général (M. Meighen) qui conseillait à la population du Manitoba, l'année dernière, de mener le peuple à la banqueroute malgré lui; cependant, je crois que le Gouvernement a suivi à merveille les conseils du solliciteur général. Mais, monsieur l'Orateur, le peuple ayant été si mal renseigné, l'opinion publique étant formée par les journaux, dans le pays, comme en Angleterre et partout ailleurs, un jour viendra où la réaction se fera, et ce même peuple qui aura été si odieusement trompé par les politiciens de 1915, 1916 et 1917 sur ce qu'ils n'ont pas fait se fâchera; alors le châtiment sera terrible pour ces politiciens-là.

Je suis un député qui tient à dire à ses électeurs ce qui se passe ici, et à ce propos je dois dire qu'il y a un homme en Angleterre que j'admire par-dessus tous les autres hommes politiques de son pays et même de tous les autres pays du monde. Je veux parler de Lloyd George qui a déclaré, en maintes circonstances, dans les chambres anglaises, ce que l'Angleterre avait fait et ce qu'elle n'avait pas fait. J'admets, en passant, que l'Angleterre a fait beaucoup sur les mers; mais il faut admettre également, comme le disait Lloyd George, qu'elle n'a presque rien fait sur terre. Dans son remarquable discours à la chambre des communes, il demandait à ses collègues ce que son pays avait fait? La France, disait-il, a lutté depuis dix-huit mois contre la moitié des hordes allemandes. La Russie, presque sans armes et sans munitions, a tenu contre l'autre moitié des armées allemandes, de toute l'Autriche, de la Bulgarie et de la Turquie. Et l'Angleterre, qu'a-t-elle fait? Rien. Ce sont ses propres paroles.

Cet homme qui parle comme un politicien doit toujours parler et dire à son peuple ce qui en est. Pourquoi, ici, ne pas dire au peuple que la politique acceptée par le Parlement sera désastreuse, et qu'il n'y aura moyen d'en sortir qu'en taxant ses revenus et ses propriétés. Pourquoi faire croire chaque jour, dans les colonnes des journaux, qu'après la guerre les temps seront meilleurs? Qui peut prétendre cela aujourd'hui, lorsqu'après la guerre nous retrancherons un pouvoir d'achat de un million et demi par jour pour tenir nos soldats dans les villes à quoi faire... Je ne veux pas le dire dans cette Chambre. Je suis scandalisé. Je vois ce qui se passe ici et à Montréal. Un bon nombre de ces jeunes gens fréquentent les bars et s'enivrent. Il est parfaitement reconnu que l'entraînement que ces soldats reçoivent ici ne vaut absolument rien, et que tout est à recommencer lorsqu'ils arrivent en Angleterre. Si tel est le cas, pourquoi continue-t-on cet enrôlement? Pourquoi garde-t-on dans les villes ces jeunes gens des

campagnes pour les habituer à boire et à l'immoralité. Je dis qu'il est temps de mettre fin à cela. Si dans six mois ou un an, il faut envoyer de l'autre côté les soldats que nous avons ici actuellement; si l'on croit qu'en emmenant dans les rangs les quelques milliers de soldats que nous avons en préparation, cela sauvera l'empire, tant mieux, il faut le faire, et je n'y ai pas d'objection. Mais jusqu'ici rien ne prouve que c'est pour sauver l'empire que vous faites cela.

Dites donc, comme des hommes doivent parler franchement, que c'est du jingoïsme pur et simple que vous voulez faire avec cette campagne de recrutement.

Dans mon comté, je vous dis qu'il n'y a pas 5 p. 100 de la population qui approuve ce que vous faites dans le moment. Allez également dans les comtés ruraux de tout le pays, et vous verrez que cette politique n'est pas approuvée par le peuple le moins du monde.

Je dois déclarer, dans cette Chambre, qu'en ce moment je ne parle que pour moi-même, et lorsque quelqu'un se lève, et parle au nom du parti libéral sur cette question, il ne parle pas en mon nom. Cette attitude-là, je la prends personnellement.

Je ne veux pas être long. Nous aurons, comme je le disais il y a un instant, à prendre les chemins de fer à la charge de l'Etat. Le Nord-Canadien doit 420 millions, et une dette flottante dans presque toutes les banques du pays. De plus, nous aurons à prendre le Transcontinental national, ce qui nous fera une augmentation de près de 700 millions. Nous devons actuellement, en chiffres ronds, 920 millions, et avec le déficit probable de 300 millions que nous aurons au 31 mars 1917, la dette nationale atteindra 2 milliards de piastres. Et pourquoi? Qu'avons-nous fait avec cette dépense déréglée et incontrôlée par le peuple de ce pays? Absolument rien. Nous avons envoyé nos soldats dans les tranchées pour les faires tuer presque sans armes et sans munitions, au commencement de la guerre. Pourquoi continuer cette politique? Nous aurons à payer d'ici à un an 100 millions d'intérêts. De plus, nous aurons à servir des pensions aux blessés, aux veuves et aux orphelins, soit une somme probable de 30 à 40 millions. Nous aurons également, comme d'habitude, à pourvoir pour les commissions que le Gouvernement institue de jour en jour, avec un revenu qui diminuera après la guerre de plusieurs millions, parce que le pouvoir d'achat diminuera comme je l'ai dit tantôt.

[M. Lanctot.]

Je dis donc que la situation ne sera pas aussi rose après la guerre pour le peuple de ce pays que les journaux veulent bien le faire croire.

Je disais, il y a un instant, que pour ma part je tiens à mettre ces faits devant le peuple de ce pays, et plus particulièrement pour mon comté, la véritable situation, telle que je le comprends. Je ne fais pas cela pour gagner de la popularité; je le fais par devoir, parce que ma conscience me dit de le faire, parce que le peuple est mal renseigné, et parce que les politiciens qui se sont fait élire contre toutes dépenses militaires, toute marine et toutes contributions de guerre, auraient dû faire comme moi dans cette Chambre et dire au Gouvernement: Si vous voulez faire telle ou telle bêtise, faites sanctionner cela par le peuple.

Monsieur l'Orateur, puisque j'en suis sur cette question de marine et de dreadnoughts, j'ai entendu plusieurs fois le très honorable premier ministre nous parler de dreadnoughts et de ce que le Sénat—ce méchant Sénat—avait fait en refusant de sanctionner ce fameux bill des trois dreadnoughts pour l'empire. On parlait du péril allemand. Mais le premier ministre est allé en Angleterre, pourquoi n'a-t-il pas dit aux Anglais que le péril allemand était imminent et de se mieux préparer?

Si l'Angleterre n'était pas prête au commencement des hostilités, pourquoi le Canada aurait-il dû être plus prêt qu'elle? Il faut avoir du bon sens.

Je félicite le Sénat d'avoir sauvé au moins le coût des trois dreadnoughts au pays. Puisque la flotte anglaise tient en respect la flotte allemande, qu'est-ce que cela donnerait à l'Angleterre d'avoir dans la mer du Nord ou ailleurs trois dreadnoughts de plus.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas retenir la Chambre plus longtemps. J'ai déjà parlé sur cette question, et je le ferai chaque fois qu'elle viendra devant le Parlement, comme j'en parle chez nous. J'entends m'objecter aussi fort que je puis le faire, contre cette politique désastreuse, et si quelqu'un dans cette Chambre voulait proposer en amendement de réduire ce montant de 100 millions, je voterais volontiers pour cet amendement.

(La motion est adoptée.)

Le projet de loi est lu pour la 2e fois et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 6 (capital et intérêts imputables sur le fonds du revenu consolidé.)

M. TURRIFF: Est-il loisible de discuter les questions de guerre sous cette rubrique?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Certainement, mon honorable ami peut discuter tout ce qu'il juge a propos.

M. TURRIFF: J'aimerais à signaler un détail particulier. L'Etat dépense beaucoup pour l'instruction de ses jeunes officiers; l'autre jour, je lisais qu'un colonel qui commande un régiment de l'Ouest prétendait qu'il y avait assez de jeunes officiers suivant les cours d'instruction, auxquels le Gouvernement ne pouvaient donner de positions, pour former à eux seuls deux bataillons de simples soldats. C'est donc 2,000 hommes qui auraient gagné leur brevet, sans pouvoir recevoir d'emploi. Le ministre intérimaire annonçait, hier soir, je crois, que l'on se proposait, et avec raison à mon avis, d'accorder à l'avenir les brevets à des hommes qui auraient vu du service au front et dans les rangs.

Il me semble qu'il faudrait soit retrancher la dépense pour l'instruction de jeunes officiers, puisque nous en avons un surplus que nous ne pouvons utiliser, soit voir à mettre lers services à contribution.

Le ministère a fait de grosses dépenses pour l'instruction des officiers, et s'il est vrai qu'il y en a au moins 2,000 dont nous n'avons pas besoin, il faut y voir. S'il n'y a pas de places d'officiers, pourquoi ne les enverrait-on pas au front comme simples soldats ou sous-officiers? Je sais qu'un grand nombre ont obtenu leurs brevets il y a un an passé, et attendent pour aller au front, mais ils sont restés ici et apparemment n'iront pas au front. Je crois comprendre que plusieurs de ces officiers ne s'enrôleront pas en qualité de simples soldats, de sorte que la nation va se trouver privée de leurs services tout à fait. Je ne pense pas que la faute en soit imputable à eux seulement.

Il est tout naturel qu'un jeune homme désire obtenir un grade d'officier, mais il faudrait absolument prendre un parti: ou cesser la dépense de former de nouveaux officiers, ou trouver un moyen d'utiliser les services de ceux qui ont subi des examens.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne crois pas que cette disposition soit générale. Au contraire, on a constaté au département de la Milice que nos jeunes gens sont prêts à faire des sacrifices et à prendre du service dans un grade inférieur à celui auquel ils ont droit.

M. TURRIFF: Quelques cas de cette nature ont pu se présenter.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous avons vu beaucoup d'officiers de la milice mettre leur grade de côté et partir comme simples soldats. Rien ne me paraît justifier les soupçons que l'honorable député semble disposé à faire planer sur la jeunesse de ce pays. L'expérience a démontré que ceux qui suivent un cours d'instruction ne s'en trouveront pas plus mal, s'ils sont appelés à aller au front; je dirai même plus; dans toutes les écoles militaires du pays, la règle est de donner la préférence, pour le choix des officiers, aux premiers qui ont offert leurs services pour aller au front. Pour une armée de 300,000 hommes il faut, je crois, environ 10,000 officiers. Les espirants reçoivent leur instruction dans des écoles spéciales et, jusqu'à présent, nous n'avons pas constaté que le fait de tenir ces écoles ouvertes, était préjudiciable à l'intérêt du pays. J'apprends par le sous-ministre que les jeunes gens qui suivent des cours dans ces écoles ne reçoivent que la paie d'un simple soldat.

M. TURRIFF: Rien n'autorise l'honorable premier ministre à relever sur ce ton les remarques que je viens de faire. Ces renseignements m'ont été fournis par un de ses propres officiers et on a répété partout dans le pays que nous avons au delà de 2,000 officiers dont on ne peut utiliser les services. Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à signaler le fait au département de la Milice. Si mon informateur m'a mal renseigné, je n'en suis pas responsable.

L'hon. M. MARCIL: J'ai déjà eu l'occasion, au cours de la présente session de poser une question au premier ministre au sujet du recrutement. Les Canadiens, en général, se sont montrés empressés à servir dans cette grande guerre, mais lorsque le chef du Gouvernement a annoncé que le Canada mettrait 500,000 hommes sous les armes, le service obligatoire n'avait pas été décrété en Angleterre. Maintenant que les conditions ne sont plus les mêmes dans la mère patrie, mon très honorable ami croit-il qu'il soit encore nécessaire de porter nos effectifs à ce chiffre? Des autorités compétentes ont prétendu qu'un pareil effort serait de nature à compromettre notre situation économique, et on peut facilement se rendre compte de l'effet d'un drainage de 500,000 hommes sur une population aussi restreinte que la nôtre. Maintenant que le service obligatoire est dé-

crété en Angleterre, l'honorable premier ministre croit-il qu'il soit encore nécessaire d'enrôler 500,000 Canadiens?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si je comprends bien, mon honorable ami voudrait savoir si, parce que l'Angleterre a décidé de faire un plus grand effort, il ne serait pas à propos de profiter de la circonstance pour restreindre le nôtre. Le Gouvernement n'a pas pris l'avantage de la décision prise par le gouvernement britannique et n'entend pas s'écarter de la déclaration faite le 1er janvier dernier.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère des Postes.—Pour payer les commis du service ambulant pour travail supplémentaire aux ports de Québec et d'Halifax pour le dépouillement du courrier anglais, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $372.64.

L'hon. M. LEMIEUX: Que comprend ce crédit?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): Ce crédit, qui figure au budget depuis quelques années, est réparti par sommes variant de $1.38 à $10, entre une trentaine d'employés qui font un travail supplémentaire, pour la distribution du courrier à Rimouski et Halifax. Ces employés voyagent par tous les temps et nous considérons qu'il n'est que juste de leur accorder cette faible rémunération.

L'hon. M. LEMIEUX: En été, lorsque les paquebots arrêtent à Rimouski, le courrier est-il expédié en même temps à l'est et à l'ouest?

L'hon. M. CASGRAIN: Je le crois, mais je n'en suis pas tout à fait certain; je le dirai à mon honorable ami lundi.

L'hon. M. MARCIL: On m'a dit que le ministère pourrait modifier le dessin de timbre de 3 cents; il est très difficile, surtout pour un myope, de distinguer un timbre de 2 cents d'un timbre de 3 cents. Toute la différence entre les deux, c'est que le timbre de 3 cents comprend une marque qui en augmente la valeur de 1 cent. Le payeur d'une banque où je fais mes petites affaires me dit que la plupart de ses clients apposent sur leurs chèques un timbre de 3 cents quand il ne faudrait, en effet, qu'un timbre de 2 cents, ce qui démontre qu'il n'est pas facile de distinguer l'un de l'autre. L'honorable ministre a-t-il songé à la question de savoir s'il serait à propos que le timbre de 3 cents fût d'une couleur différente?

L'hon. M. CASGRAIN: Le ministère y a songé et a donné ordre à l'entrepreneur de faire le timbre d'une autre couleur.

Postes.—Pour autoriser le paiement d'une année d'appointements à la veuve de John Linahen, commis du service des chemins de fer dans le district de Montréal, mort le 22 mars 1914, de pneumonie contractée dans l'exercice de ses fonctions, $800.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quelle explication avez-vous à fournir au sujet de ce crédit?

L'hon. M. CASGRAIN: Le 23 février 1914, John Linahen fut prié de partir à bord d'un wagon-poste spécial avec une grande quantité de colis postaux restée à la gare Bonaventure, à Montréal, à cause d'une tempête. La glace empêchant de fermer la porte de ce wagon, Linahen se plaignit du mauvais état du wagon, mais consentit enfin à partir. En route, il a contracté un frisson qui est dégénéré en pneumonie, maladie dont il est mort peu après. Comme il avait contracté cette maladie pendant qu'il était de service, le ministère, a jugé à propos d'accorder à sa veuve une gratification.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas d'objection à ce que sa veuve reçoive cette allocation, mais mon honorable ami, qui est bon avocat, dira avec moi que la compagnie pouvait être poursuivie; c'est elle qui fournit les wagons-poste et qui doit les chauffer et les tenir en bon état. Ayant moi-même exercé la profession d'avocat jusqu'à ces dernières années, je soumets humblement que la veuve a un droit d'action contre la compagnie, mais non contre le ministère.

L'hon. M. CASGRAIN: A strictement parler, cela se peut; il est survenu un cas semblable l'an dernier. Voici ce que les fonctionnaires du ministère disent du cas de Linahen:

Ce wagon n'était pas chauffé, et la glace qu'il y avait sur le plancher empêchait d'en fermer les portes; le froid paralysait l'effet des radiateurs à vapeur et il ne fut possible de fermer les portes du wagon que trois ou quatre heures après le départ du train.

Il se peut qu'en principe la veuve ait un droit d'action contre la compagnie, mais je doute fort qu'elle fût en état de réussir à obtenir jugement ou que l'Etat eût intérêt à poursuivre la compagnie. Il n'y a pas eu faute de la part de l'employé et je crois

que nous faisons bien d'accorder cette gratification à sa veuve.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il n'y a pas d'objection à ce qu'on la lui accorde; il semble, au contraire, qu'elle la mérite; mais j'aperçois au budget une demi-douzaine sinon une bonne douzaine de cas de cette nature. Il se peut que toutes ces gratifications soient justifiables, mais je n'en ai jamais tant vu que cette année. Existe-t-il une règle en vertu de laquelle le Gouvernement accorde des allocations de cette nature? Certes, le pays est disposé à se montrer généreux envers la famille d'un fonctionnaire qui a ruiné sa santé ou perdu la vie dans l'exercice de ses fonctions, mais les gratifications à accorder dans les cas de cette nature devraient être assujetties à une certaine règle, et j'appelle tout particulièrement l'attention du ministre du Commerce sur ce point, car il s'est montré très sévère à cet égard, autrefois.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le très honorable chef de l'opposition voudra bien remarquer que plusieurs de ces crédits sont de ceux que nous avons jugé à propos d'inscrire au budget pour venir en aide aux familles de certains de nos employés qui ont perdu la vie dans l'incendie des édifices du Parlement. Après avoir étudié ces cas avec le plus grand soin le Gouvernement a pensé que ces faibles gratifications à leurs familles seraient approuvées, non seulement par la Chambre, mais par le peuple.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Les circonstances dans lesquelles mon très honorable ami a rappelé que certains fonctionnaires de la Chambre ont perdu la vie ne font que démontrer davantage la nécessité d'une règle générale en pareils cas. Ces hommes ont perdu la vie dans un sinistre des plus dramatiques, et personne ne voit d'un mauvais œil l'indemnité qu'on a résolu d'accorder à leurs familles.

Mais le budget contient d'autres gratifications. Ces cas-là, pour être moins émouvants, n'en sont pas moins dignes de commisération. Dans le nouveau budget supplémentaire qui n'a pas encore été mis à l'étude, mais qui a été déposé sur le bureau ces jours derniers, je relève les mentions suivantes:

A la veuve de feu J. J. Brennan, tué accidentellement par l'ascenseur de la station postale "H", de Montréal, $1,000; à la veuve de feu H. Bélanger, qui a été tué pendant qu'il travaillait au barrage du lac Témiscamingue, $1,000; à John Sloan, qui a été gravement blessé pendant qu'il travaillait au barrage du lac Témiscamingue, $1,000; à Onésime Chayer, qui a été gravement blessé pendant qu'il travaillant au barrage du lac Témiscamingue, $500; à la veuve de feu William Dunmore, mécacien à l'entrepôt de vérification de Vancouver, qui a été tué accidentellement par l'ascenseur, le 3 septembre 1915, $1,000; à la veuve de feu J. E. Bussière, tué accidentellement par l'ascenseur de la douane de Québec, $1,000.

Je ne critique pas cet article du budget. Ces gratifications sont probablement bien méritées, car ces employés peuvent avoir perdu la vie ou avoir été blessés dans des circonstances qui justifient ces largesses de l'Etat. Toutefois, je voudrais savoir s'il y a une règle, ou si l'on agit arbitrairement dans chaque cas.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le ministère a fait les mêmes réflexions auxquelles l'honorable député vient de se livrer et dont je ne nie pas le poids, et le ministre de la Justice a été prié il y a quelques semaines d'examiner les lois sur les idemnités ouvrières en vigueur dans les différentes provinces, afin de constater si par l'application de ces lois, le ministère pourrait trouver un principe qui lui servirait de guide, j'admets volontiers que nous ne devons pas agir d'une façon arbitraire, mais d'après une règle, et je crois savoir que le ministre de la Justice soumettra plus tard un rapport sur ce que l'on pourrait tirer des lois d'indemnités des diverses provinces, et sur ce qui pourrait nous aider à obtenir ce résultat.

L'inconvénient, selon moi, a été que ces lois d'indemnisation diffèrent beaucoup les unes des autres et qu'il n'a pas été des plus facile de trouver un principe fondamental qui pourrait s'appliquer dans tous les cas. Ainsi, si nous adoptions le tarif des indemnités établis dans une province, nous nous apercevrions peut-être qu'elle est beaucoup plus élevée ou plus basse que celle qui est reconnue dans une autre province.

Nous nous sommes demandé si nous devions appliquer dans chaque province les dispositions de la loi sur les accidents du travail en vigueur dans cette province, où cet acte existait, ou si nous devions, à l'aide de toutes les lois provinciales, établir un tarif raisonnable qui pourrait s'appliquer dans tous les cas.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le ministre de la Justice a peut-être quelque chose à dire sur ce sujet.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne sache pas que j'aie beauconp à dire de plus que le premier ministre. J'ai d'abord abordé ce problème dans la pensée d'appliquer à nos employés dans chaque province la loi sur les accidents du travail de la province;

cependant, nous nous sommes aperçus, ainsi que le premier ministre l'a fait observer, que, vu que nos employés sont dispersés dans tout le pays et que les accidents qui leur arriveraient et qui leur enlèveraient la vie ou leur causeraient des blessures pourraient se produire dans les mêmes circonstances, celui qui se trouverait par hasard dans une province recevrait une indemnité moindre que s'il s'était trouvé dans une autre. La question qu'il y a lieu d'examiner est de savoir si nous devons faire choix du régime qui est en vigueur dans une province et l'appliquer à tout le pays, ou si nous devons faire des emprunts aux lois des différentes provinces et en faire un tout qui s'appliquerait à tous nos employés qui perdraient la vie ou seraient blessés dans l'accomplissement de leurs fonctions, afin que, sous le régime d'une loi générale sur les accidents du travail, ils se trouvent à l'égard de l'Etat dans la même situation qu'un employé ordinaire à l'égard de son patron. Je suis d'avis que ce que nous avons de mieux à faire, c'est d'adopter un système pour l'administration fédérale, en choisissant les particularités les plus louables des différentes lois, ce qui nous mettrait en mesure de mettre sur le même pied tous nos serviteurs dans les différents coins du pays.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: On devrait, je le répète, résoudre le problème méthodiquement, et le régime qui devrait prévaloir devrait reconnaître qu'il y a lieu d'accorder une indemnité à tout employé qui est blessé ou qui perd la vie dans l'accomplissement de ses fonctions. L'indemnité devrait être proportionnée aux appointements. C'est la règle dans toutes les grandes administrations, et si l'Etat l'adoptait, elle répondrait aux besoins de la situation. Nous devons avoir un système en propre, et en comparant les différentes méthodes, le ministre de la Justice pourra en arriver à une décision. Si ces gratifications doivent être accordées, au lieu de les inscrire dans le budget supplémentaire, on devrait les faire dépendre d'une règle bien établie.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai des observations à faire sur d'autres indemnités, mais j'attendrai pour cela que l'on aborde l'examen du budget supplémentaire.

M. KNOWLES: Les différentes provinces, il est vrai, sont dotées de lois qui les autorisent à indemniser les victimes d'accidents, le chiffre de l'indemnité variant selon la gravité des blessures. Comme cette question est du ressort des provinces, il me semble qu'il conviendrait, en pareil cas, de se conformer aux prescriptions de la loi qui régit le paiement de telles indemnités dans la province où l'accident s'est produit. Il est vrai, et c'est là une anomalie, que le chiffre de l'indemnité à être accordée à quiconque se ferait blesser accidentellement ou à la famille de celui qui trouverait la mort dans un accident serait plus élevé en telle province qu'en telle autre; c'est une de ces choses qui arrivent nécessairement. Dans les différentes provinces, les compagnies de chemins de fer allouent des indemnités en conformité des règlements établis en vertu de la loi particulière à chaque province, et tout le monde trouve assez logique que les choses se passent ainsi.

La question étant du domaine provincial et la liquidation des réclamations dépendant de l'ensemble des circonstances qui prévalent dans la province où la victime de quelque accident a son domicile, il est peut-être bon qu'il n'y ait point de règle fixe. Ainsi, il serait peut-être juste que le chiffre de l'indemnité à accorder fût, dans la Colombie-Anglaise, plus élevé qu'en telle province de l'Est où la cherté de la vie est beaucoup moins grande. La règle d'application générale ne me paraît pas la meilleure.

Il y a quelque temps, je faisais part au ministre du Commerce, amicalement comme aujourd'hui, de ma manière de voir sur ce sujet; il a bien eu l'obligeance de mettre la question à l'étude, mais n'a pas encore arrêté de décision. Il s'agissait alors de nos élévateurs où deux de mes concitoyens s'étaient fait blesser et un autre avait trouvé la mort. Les employés du Pacifique-Canadien, de la Ogilvie Elevator Company et autres compagnies d'élévateurs ont droit, lorsqu'il sont victimes de quelque accident, aux indemnités prescrites par la loi provinciale. En tant que dispensateurs des deniers publics, nous ne saurions souffrir qu'on en usât moins généreusement envers nos propres employés qu'à l'égard de ceux de ces compagnies-là; ainsi le moyen le plus juste et le plus sûr d'en arriver à une solution consisterait-il, selon moi, à modifier la loi de la cour de l'échiquier de façon à autoriser le président de ce tribunal à intervenir en pareille matière et, quand il le jugera à propos, à connaître de la loi provinciale régissant les indemnités ouvrières. C'est au ministre de la Justice qu'il appartient de dire s'il y a lieu de modifier la loi de la cour de l'échiquier. Les provinces exerçant une autorité souveraine en pareil-

le matière, elles sont libres de décréter le paiement d'indemnités de cette sorte ou de n'en rien faire.

Il me semble que le Gouvernement fédéral devrait pour le moins suivre l'exemple du Pacifique-Canadien qui, poursuivant son exploitation dans les différentes provinces, se conforme aux lois provinciales en ce qu'elles ont trait à ses opérations. Si l'on pouvait prendre bientôt une décision à ce sujet, j'en serais enchanté.

Ministère de la Milice et de la Défense.—Arsenal fédéral, $100,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) a demandé des explications sur la punition infligée à certains soldats du 128e bataillon du corps expéditionnaire. Comme il n'assistait pas à la séance d'hier, il sera peut-être bon que je répète les explications que j'ai données sur l'infliction de la punition portant le n° 1:

Ce sujet n'est pas visé par les règlements du Canada, mais il en est question dans les règlements anglais que renferme le "Manual of Military Law". L'alinéa "d" du paragraphe "a", page 721, porte sur les punitions de campagne et est ainsi conçu: "Le soldat mis aux fers peut être attaché à un objet fixe pendant deux heures ou pendant des laps de temps n'excédant pas deux heures par jour, mais il ne doit pas rester ainsi attaché pendant plus de trois jours sur quatre jours consécutifs, et la durée totale de la punition ne doit pas excéder vingt et un jours.

La note que j'ai sous les yeux porte encore:

Nos chefs de corps ont appliqué ce règlement bien qu'il fût tombé en désuétude dans l'armée anglaise. C'est par ignorance et par excès de zèle qu'ils l'ont fait. L'adjutant général a donné ordre qu'à l'avenir la consigne soit la seule punition à être infligée en campagne.

Il y a donc lieu de compter que pareille chose ne se répétera plus. Sur le cas particulier qui nous a été signalé, nous avons reçu le rapport suivant qui fut rédigé, après enquête faite par le grand-prévôt, par l'officier commandant la division militaire n° 1:

La dépêche de l'adjudant-général en date du 27 courant et ma réponse du même jour se rapportent aux punitions infligées par l'officier commandant le 128e bataillon du corps expéditionnaire.

Le grand-prévôt a fait une enquête dans cette affaire, et son rapport établit que les soldats Anderson et Graham, alors qu'ils purgeaient une sentence qui les avait condamnés à la détention, ont reçu la première punition infligée aux soldats en campagne, durant un laps de temps d'environ cinquante minutes, à l'expiration duquel l'officier de santé n'a pas constaté de mauvais effets. L'enquête du grand-prévôt a démontré encore que le lieutenant-colonel Hawlett a administré, en divers circonstances, mais sous une forme adoucie, la même punition. On lui a donné toutes les explications possibles sur cette forme de punition et on lui a donné des instructions allant à dire que cette punition devait être abandonnée immédiatement et qu'il devait, à l'avenir, condamner plutôt à la détention les soldats coupables. D'après l'enquête du grand-prévôt il semblerait qu'on n'a imposé cette punition que dans des cas de gravité exceptionnelle. Veuillez m'avertir si vous désirez que je fasse davantage sous ce rapport.

M. KNOWLES: Je suis très reconnaissant au premier ministre qui a fait étudier cette affaire. Je suis parfaitement convaincu qu'il condamnerait même plus que je le ferais moi-même la moindre cruauté à laquelle on soumettrait les soldats. Nous avons fait élucider ce point de façon à ce qu'on ne pût faire planer le moindre soupçon sur le régiment, à ce propos et à ce que l'on mît fin à cette forme de punition. Nous avons donc atteint le but de nos demandes de renseignements. Le premier ministre n'a parlé que de deux soldats, mais on a donné les noms de trois soldats. Je suppose que cette question ne mérite pas d'attirer grandement notre attention.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On ne mentionne que deux cas, mais vu qu'on fait allusion à un troisième, j'imagine qu'on les a tous étudiés.

M. KNOWLES: C'est également mon avis. Je voudrais savoir où se trouvent ces soldats maintenant. On me dit qu'au cours de cette enquête, deux de ces soldats ont été transférés de Moosejaw et versés dans le 68e de Regina, à la veille de son départ, et qu'ils sont maintenant en route pour l'Angleterre. Si cela est exact, il va sans dire qu'on n'aurait pas pu entendre leur témoignage.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne possède pas de renseignements sur ce point, mais je m'enquerrai.

M. KNOWLES: Je ne demande pas cela. J'ai confiance que le régiment stationné à Moosejaw réussira à l'avenir même mieux qu'aujourd'hui et que le fait de soulever cette question, en cette Chambre, aura un heureux résultat. Je comprends que ce sont les seuls cas au Canada, où un officier a administré cette punition.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Non. J'ai expliqué qu'il a surgi, à Trenton, (N.-E.), un cas où la même punition a été administrée. Une enquête fut tenue et les mêmes instructions furent données au chef de corps. En vérité, les instructions ont revêtu un caractère général pour tous les chefs de corps, au Canada, et elles leur

commandent à tous de ne pas administrer cette forme de punition, à l'avenir. Je reconnais volontiers avec l'adjudant général qu'on devrait donner ces instructions. Il incombera au fonctionnaire compétent du département de la Milice de voir à ce que l'on observe ces instructions.

M. KNOWLES: Lorsqu'on impose la punition de campagne n° 1, le coupable est-il suspendu les bras au-dessus de la tête?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Cela est exprimé en termes généraux dans ce que je viens de lire:

Le soldat mis aux fers peut être attaché à un objet fixe pendant deux heures ou pendant des laps de temps n'excédant pas deux heures par jour, mais il ne doit pas rester ainsi attaché pendant plus de trois jours, sur quatre, consécutifs, et la durée totale de la punition ne doit pas excéder vingt et un jours.

Mon honorable ami trouvera, dans le hansard d'hier, un compte rendu de la punition infligée à un soldat, à Trenton. Alors que ses pieds reposaient sur le sol, ses mains étaient attachées à un objet fixe au-dessus de sa tête. Il demeura dans cette position durant une heure. Il ne se produisit pas de conséquences physiques fâcheuses, sauf, ainsi qu'il l'a déclaré lui-même, qu'il eut les bras passablement fatigués. Il n'y a pas de description spéciale dans le rapport de l'officier commandant le district militaire n° 10, on y trouve seulement l'allusion générale à la punition infligée aux soldats en campagne, que j'ai lue.

M. KNOWLES: Le bruit qui s'est répandu et que j'ai mentionné au premier ministre voulait que le soldat eût perdu connaissance. Cette nouvelle est-elle exacte ou dit-on la tenir pour fause?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce bruit serait difficilement conforme au rapport de l'officier, d'après lequel ces soldats ont subi cette punition durant environ cinquante minutes, à l'expiration desquelles le médecin du bataillon n'a pas constaté de mauvais effets.

L'hon. M. MARCIL: Pourvoit-on à l'imposition d'autres punitions pour les fautes commises par les soldats canadiens?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'ordre donné veut que ces soldats soient punis par la détention, mais non autrement.

Je veux répondre à une question que l'honorable député de Regina (M. Martin) m'a posée relativement au cas du soldat Darrack du 68e bataillon d'outre-mer, qui a été transporté à l'hôpital où il est mort avant que les membres de sa famille n'aient eu le temps de le voir. Le rapport que j'ai, ici, vient de l'adjudant général qui l'a adressé au sous-ministre. Il se lit comme suit:

Au sujet de votre minute du deux courant, ci-jointe, on fait remarquer qu'un rapport a été demandé il y a quelque temps concernant cette affaire. Le 4 avril, l'officier commandant du district militaire n° 10 a envoyé copie d'une lettre de l'hôpital des Sœurs Grises de Régina, qui dit en partie:

"Je reconnais que les parents du soldat Darragh ont porté plainte. Lorsque le malade est arrivé à l'hôpital il souffrait d'une attaque ordinaire d'influenza, sa température qui était de 101° passa à 104, et redescendit ensuite au même point, sans autres complications. Le matin suivant son état empira peu de temps avant sa mort; et l'on eut à peine le temps d'avertir le docteur et sa famille, à laquelle il a fallu plus d'une heure pour venir à l'hôpital. Nous comprenons que, dans ces circonstances, les parents ont eu beaucoup de peine, ce qui les a portés à déposer une plainte; mais tous ceux qui, comme nous-mêmes ont vu le malade, ont été étonnés de la tournure subite prise par la maladie et que rien ne pouvait être empêché".

La description de la maladie et de la mort de cet homme, telle que nous la trouvons dans le rapport officiel du conseil médical, tenu le 29 janvier dernier à Regina, confirme le rapport de l'hôpital en ce que la mort de cet homme a été très soudaine, et que jusqu'à l'heure de son décès il n'était pas considéré comme en danger. Le rapport dit ce qui suit:

"Il est tombé malade le 24 janvier 1916 et il a reçu le traitement habituel pour la grippe.

Son état ne s'est pas amélioré et il a été admis à l'hôpital de la caserne à 4 heures de l'après-midi, le mardi 25 janvier 1916, et il a reçu la visite du capitaine Morrison vers 6 heures 30 le même soir, lequel a donné l'ordre de le garder à l'hôpital et de continuer le même traitement.

Le 26 janvier 1916, à 9 heures 30 du matin il a été examiné par le capitaine Coles qui prescrivit le même traitement; température de la matinée, 101-5. Température de l'après-midi 102-6. Comme son état ne s'améliorait pas, il fut transport à 7 heures du soir à l'hôpital des Sœurs Grises. Après avoir été couché dans un lit on constata que sa température était de 101-4.

Il a été examiné par le docteur Wallace à 11 heures du matin, le 27 janvier 1916, et l'on constata que l'influenza continuait et s'aggravait graduellement. Température à 7 heures du matin, 104-2; pulsations, 100; respiration 24. La maladie a suivi le cours ordinaire jusqu'à 11 heures, 28 janvier 1916, alors que le cœur manqua. La cyanose se déclara. Le pouls devint imperceptible, et il mourut à midi le même jour, bien que la température ne fut qu'à 100-4, le pouls à 90, et la respiration à 30".

(Signé): W. E. Hodgins,
Major-général, adjutant général.

M. TURRIFF: Il me semble que lorsque sa température était à 104 les autorités militaires ou les médecins, sous les soins desquels était cet homme, ont eu grand tort de ne pas avertir ses parents. Je me demande à quel degré il aurait fallu que sa

température s'élevât avant qu'il fût nécessaire d'avertir les parents. Le fait que le rapport parle d'une température de 104 degrés est une condamnation en lui-même. Tous ceux qui s'y connaissent en matière de fièvre ou de température, savent que les parents auraient dû être appelés lorsque le malade était dans cet état.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La température paraît avoir été très élevée.

M. TURRIFF: Il n'y a absolument pas d'excuse pour une affaire comme celle-ci.

L'hon. M. OLIVER: Au sujet des punitions, il n'y a aucun doute que le comité approuve la décision que le Gouvernement a prise de ne plus permettre de punitions de ce genre à l'avenir. Puis-je demander si le Gouvernement a adopté quelque sanction vis-à-vis les officiers qui ont infligé ces punitions?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'ai pas consulté l'adjudant général à ce sujet, l'occasion ne s'en est pas présentée. Les punitions étaient autorisées par les règlements du War Office qui sont applicables à notre milice. L'habitude n'est pas d'infliger ces punitions en Angleterre, et elles ne le seront plus à l'avenir en Canada. Les punitions ne semblent pas avoir causé aucun mal corporel à ceux qui les ont subies, et je ne sais pas si l'adjudant général conseillerait ou non de punir les officiers. Je me consulterai cependant avec lui à ce sujet.

L'hon. M. OLIVER: Je saisis cette occasion pour dire que si les officiers étaient autorisés par les règlements à infliger ces punitions, cependant, le fait que celles-ci n'étaient plus en usage en Angleterre, preuve que la condition des choses était changée, et un officier qui aurait su comprendre sa responsabilité aurait dû en tenir compte. En Canada, où les idées sont si différentes de celles qui ont cours dans les cercles militaires anglais, un officier qui exercerait les pouvoirs que lui donnent les règlements à cet égard, montrerait qu'il n'est pas digne de la situation qu'il occupe; et qu'on a fait une erreur en le nommant officier, ou à tout le moins en le maintenant à son poste. Il n'est pas possible de faire des règlements pour les officiers, surtout les chefs de corps, dans toutes les circonstances. Si un officier montre qu'il n'a pas assez de jugement pour user de discrétion dans l'application des règlements, il me semble qu'il prouve par là qu'il n'a pas les aptitudes nécessaires.

Le Gouvernement ferait bien de donner son attenion à cette affaire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il est dit dans le rapport qui a été fait et dont j'ai donné lecture aujourd'hui, ainsi qu'hier, que ces incidents se produisent sans doute parce que l'officier ignore qu'en Angleterre cette forme de châtiment n'est plus usitée; mais les règlements en font mention et c'est ce qui laissait croire qu'on pouvait infliger cette peine. Il faut bien dire aussi que, dans le cas actuel, comme dans d'autres apparemment dans l'Ouest, il se commet de très graves infractions à la discipline. Je ne connais absolument rien des détails de ces affaires de l'Ouest.

M. KNOWLES: Il n'est pas bien sûr qu'il y ait eu dans l'Ouest de graves infractions à la discipline.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne fais que citer le rapport au dire duquel le manquement à la discipline a été très grand, ou quelque chose de cette sorte. D'après l'enquête du grand-prévôt, il semble que l'on ait traité de cette manière les cas les plus graves seulement. Dans l'affaire de la Nouvelle-Ecosse, un individu aux arrêts s'est échappé, il est resté près de deux semaines éloigné de son régiment, puis il est revenu. Il s'était rendu coupable de six contraventions distinctes dans les quatre semaines qui ont précédé cette escapade. L'affaire a donc été regardée comme très grave et l'officier commandant a cru devoir administrer cette peine.

M. TURRIFF: Dans le cas d'une enquête de cette sorte, est-ce l'officier dont on se plaint qui l'a conduite et fait un rapport?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est le grand-prévôt qui a fait l'enquête, et non pas le chef de corps. Elle est faite sous l'autorité de l'officier commandant la division militaire.

L'hon. M. OLIVER: Jusqu'ici le premier ministre ne nous a pas dit si le Gouvernement a l'intention de rechercher si ces officiers ont bien les qualités voulues, ou l'à propos d'administrer quelque forme de punition.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami n'a peut-être pas entendu ce que je viens de dire à cet égard, à savoir que je consulterais l'officier que cela regarde au ministère, c'est-à-dire, dans l'espèce, l'adjudant général. Je solliciterais aussi l'opinion du général Gwatkin, le chef de l'état-major général, qui est un officier de longue expérience et de bon jugement, com-

me l'est aussi, à la vérité, l'adjudant général.

L'hon. M. OLIVER: Cette affaire a une très haute importance. Dans un moment où nous cherchons à recruter le plus de monde possible pour l'armée, à faire que la plupart de nos gens accueillent avec faveur les choses militaires, de semblables incidents, qui blessent toutes nos idées de justice et de convenance et qui sont si étrangères à nos habitudes, ont un effet extrêmement dommageable. Ils tendraient à prévenir le public contre le service militaire. Après ce qui s'est passé, il me semble qu'il conviendrait de prendre des mesures propres à démontrer au public qu'une telle conduite est absolument contraire aux usages du pays dans les choses militaires aussi bien que dans les choses civiles.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous n'avons pas encore un compte rendu complet de cette enquête, mais un résumé seulement par le télégraphe. Il est possible que l'officier chargé de cette enquête émette certaines propositions. Mes honorables amis se souviennent de ce qu'a dit hier l'honorable député de Simcoe-Nord (M. Currie), que, si nos recrues peuvent être dans la proportion de 99 p. 100 ou même de 999 p. 1,000 les meilleurs hommes que l'on puisse trouver, il se glisse parfois dans un régiment quelqu'un qui se rendra fréquemment coupable de fautes contre la discipline et dont l'exemple sera très préjudiciable au reste du bataillon. Malgré les ordres donnés de ne plus administrer à l'avenir au Canada cette forme de châtiment, qui a existé autrefois, mais qui maintenant est tombé en désuétude en Angleterre, je ne saurais vraiment rien dire de plus de ces officiers que ce que j'en ai dit. Les officiers compétents de l'administration seront consultés, et nous saurons ce qu'ils pensent de la conduite de ceux qui ont infligé cette peine dans les cas dont il s'agit. Quand on considère que nous avons déjà sous les armes 320,000 hommes, que l'on a instruits au Canada pendant les dix-huit ou vingt derniers mois, il faut dire qu'il y a eu bien peu d'incidents de cette sorte. Je ne saurais dans le moment me rappeler aucun autre incident de cette nature que ces quelques affaires de l'Ouest, et une à la Nouvelle-Ecosse. Il y a tout lieu par conséquent à nous féliciter de ce que si peu de faits de cette nature regrettable se soient produits.

M. KNOWLES: Il est possible que sur cent soldats il ne s'en rencontre qu'un mauvais; mais il pourrait aussi arriver que, parmi les officiers, il s'en rencontre qui laissent à désirer. On prétend que cette punition figure parmi les règlements de campagne; mais c'est là une excuse que peu d'officiers oseraient invoquer. Sans doute les mêmes règlements disent que le déserteur doit être fusillé. Si l'on veut s'en tenir à une interprétation judaïque du texte, on serait tout aussi excusable de fusiller les gars qui désertent—il arrive à quelques gentils garçons de déserter—et il serait absurde de prétendre que les règlements de campagne sont applicables en pareilles circonstances. A mon avis, cette expression "règlements de campagne" devrait convaincre le premier venu que, dans une ville comme Moosejaw, il n'est pas nécessaire d'adopter les mêmes règlements qu'au saillant d'Ypres. Ces punitions en temps de service ont été établies pour la ligne de feu. Le rapport ne fait nullement mention du jeune O'Brien. Le premier ministre, je le sais, n'a en sa possession, pour le moment, qu'un rapport transmis télégraphiquement, et il est possible qu'on ait oublié de mentionner la chose dans cette dépêche. D'après les journaux on a convoqué le bataillon et à cette assemblée, on a décidé, au scrutin, d'appuyer le colonel, et à mon avis, c'est là un signe de mauvais augure. Il se rencontre toujours des soldats prêts à voter pour leur colonel, surtout pour un colonel comme celui-là. Il est peu de soldats qui tiennent à faire l'expérience de la roue de fer à laquelle on a attaché les hommes, et réflexion faite, ils jugent préférable de voter pour le colonel, tant qu'il est colonel. L'officier commandant, dont je n'ai jamais mentionné le nom, est un homme honorable. Il a déclaré publiquement à Moosejaw qu'on l'avait traîtreusement frappé. Je ne tiens pas à engager de polémique avec lui; mais je suis plus convaincu que jamais que j'ai fait mon devoir en saisissant la Chambre de cette question, et je ne doute nullement que dans la harangue qui, d'après les journaux il aurait prononcé à Moosejaw, il visait les observations que j'ai formulées ici. Pareilles paroles sont déplacées dans la bouche d'un officier. Nous avons tous deux un devoir à remplir. Nos relations personnelles ont toujours été des plus amicales. Je ne le connais guère, quisqu'il est étranger à notre ville. Quand le texte complet du rapport arrivera-t-il à Ottawa?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous l'attendons au commencement de la semaine.

L'hon. M. OLIVER: Hier soir, le premier ministre a formulé quelques observations au sujet d'une enquête touchant le fusil Ross. Le rapport de cette enquête est-il à la disposition des députés?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce rapport étant de nature confidentielle, ne saurait être déposé sur le bureau.

L'hon. M. OLIVER: Cette enquête a-t-elle été instituée par le gouvernement britannique ou par le gouvernement canadien?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elle s'est faite sous la direction du général Alderson lui-même qui l'a confiée à des officiers de son choix.

M. CHISHOLM (Antigonish): Le 26 avril, on a répondu à certaines questions se rattachant à M. J. A. Spidal, employé à titre d'officier recruteur dans le comité de King. La réponse comportait qu'il avait été au service du ministère, du 9 novembre 1915 jusqu'au 4 janvier 1916. Actuellement, paraît-il il commande à Berthwick un détachement du 219e bataillon. Il est encore, dit-on, au service du ministère et touche la solde militaire. Il a porté l'uniforme militaire, m'informe-t-on; il a été désigné comme candidat conservateur pour la législature et a assisté revêtu de l'uniforme à des assemblées conservatrices. Il semble exister un malentendu quelque part. Je désire savoir s'il est vrai qu'il n'est plus au service du ministère, depuis le 4 janvier 1916 et s'il s'est pavané en uniforme militaire, alors qu'il n'exerçait pas ses fonctions d'officiers.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Personnellement, j'ignore ce qui en est. La réponse donnée a été communiquée comme d'ordinaire par les fonctionnaires du ministère. Le sous-ministre prendra note de la question et fournira plus tard le renseignement voulu. Quant à l'ingérance dans les affaires politiques, le règlement du ministère de la guerre, paraît-il, n'empêche pas un militaire de poser sa candidature.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je n'ai pas prétendu cela.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'autre jour, j'ai reçu du premier ministre de Québec une lettre demandant un congé d'absence pour un officier en activité de service. Il demandait que l'officier pût obtenir un congé de 30 jours pour s'occuper de sa candidature aux élections générales qui ont lieu dans la province de Québec. Nous avons accordé immédiatement ce congé à cette intention pour qu'il pût s'occuper des affaires qui exigent son attention comme candidat. La même règle sera appliquée à toutes les personnes en service actif quelles que soient leurs opinions politiques.

M. CHISHOLM (Antigonish): On ne s'oppose pas à ce qu'il soit candidat ou à ce qu'il prenne part à la politique. Il a parfaitement le droit de le faire s'il le désire. Si j'ai mentionné cette affaire, c'est en raison d'une réponse à une question posée le 26 avril et que l'on trouvera à la page 3219 du hansard. La question était: "Est-ce l'intention du Gouvernement de continuer à employer M. Spiddel dans ce service?" La réponse fut, "Non". Une question précédente disait: "Quand a-t-il été nommé?" La réponse fut: "9 novembre 1915." Une autre question était: "Quel grade occupe-t-il et quelle solde reçoit-il?" La réponse fut: "Pas de grade dans la milice. $3 par jour du 9 novembre au 4 janvier 1916." La conclusion à tirer est que le 4 janvier, il cessa de remplir ces fonctions d'officier de recrutement. Au sujet de son grade, on me dit qu'il a suivi un cours de lieutenant à l'Ecole royale d'infanterie d'Halifax et que cette réponse n'est pas exacte. Il peut bien se faire que les autres réponses aient été données avec inexactitude, pas intentionnellement, sans doute, mais par suite de confusion. On prétend que cet homme est maintenant à Berwick, à la tête d'un détachement du 209e bataillon. On dit aussi qu'il continue à remplir le rôle d'officier de recrutement et qu'il touche une solde en conséquence. A l'appui de cette affirmation, la preuve existe qu'il a parcouru la région en uniforme et qu'il a assisté à une assemblée à Kentville et qu'il a été, à cette occasion, désigné comme président. Cela n'est cité qu'en passant. Je serais heureux que le ministre voulût bien obtenir ce renseignement et le fournir aussitôt que ce sera possible.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ferai prendre des renseignements et je les communiquerai à mon honorable ami quand le bill sera devant le comité.

M. TURRIFF: J'ai remarqué que le ministre intérimaire avait déclaré que ce n'était pas son intention et que cela n'avait pas été l'intention du ministre de la Milice de permettre à la politique d'avoir une influence sur le département. Nous savons tous parfaitement bien que la politique a joué un rôle dans le ministère de la Milice et dans l'armée depuis le commencement de la guerre jusqu'à ce jour;

nous en voyons des preuves manifestes dans tout le pays. Je ne dis pas que le Gouvernement pourrait s'en débarrasser complètement, mais cela ne sert à rien de fermer les yeux sur le fait que la politique joue un très grand rôle dans l'administration du ministère de la Milice.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Sur quels points?

M. TURRIFF: Permettez-moi de citer un exemple à mon très honorable ami. Un bataillon est organisé à Prince-Albert et un honorable député de cette Chambre en est le lieutenant-colonel, tandis que son beau-fils est commandant en second, ayant passé par-dessus la tête d'un homme qui avait de l'expérience des armes. Si ce n'est pas là de la politique, je ne sais plus ce que c'est. Mais voici ce que je voulais porter à l'attention du ministre intérimaire: Un homme nommé Frank Caren, dont le père est membre de la législature provinciale est le payeur de quelques soldats, logés à Lindsay, Ont. Il a des commis pour faire son ouvrage et pendant ce temps, il dirige en uniforme le bureau de son père. Il est payé par le département de la Milice. Il me semble que l'influence politique a été à l'ouvrage.

Je connais un autre cas. Un homme nommé Roenik, un Allemand, reçoit une solde comme chef de fanfare bien qu'il ne soit pas le chef; il est trop âgé pour remplir ses fonctions ou pour aller outre-mer et un autre homme nommé Heffernan est en réalité le chef de la fanfare. En d'autres termes, l'homme qui ne fait pas l'ouvrage reçoit la paye. Il me semble que cela sent un peu l'influence politique et je ne crois pas qu'on devrait tolérer un pareil état de choses. Dans ma circonscription, un homme s'est présenté pour être officier: il est officier maintenant. Il a acquis une longue expérience dans la gendarmerie à cheval où il a vécu une partie de son existence, mais il m'a dit qu'un autre homme avait passé avant lui, un très brave homme, un avocat et un bon partisan du Gouvernement, mais sans aucune expérience militaire, tandis que l'autre avait été vingt ans dans la gendarmerie à cheval, et officier dans un corps régional, longtemps avant la déclaration de la guerre; mais on lui a passé par-dessus.

Les cas de cette nature sont fort nombreux dans tout le pays, de sorte que le ministre intérimaire de la Milice ferait bien d'y mettre un terme, autant qu'il est en son pouvoir, et empêcher que le pays ne soit privé des services d'officiers d'expérience. Ce dont je me plains en ce moment, ce n'est pas tant de l'ingérence politique que du fait que des militaires d'expérience sont mis de côté pour faire place à des officiers qui n'ont aucune expérience. Un pareil système ne fait de bien ni au département de la Milice, ni à notre armée expéditionnaire. Il faut l'expérience pour faire un bon officier dans le service en campagne. Voilà quelques-uns des cas qui ont été signalés à mon attention. On m'en a cité un grand nombre d'autres, mais je ne veux pas les mentionner parce que je ne possède pas de renseignements précis à leur sujet. Il ne se passe pas de journée que nous n'entendions dire que un tel ou un tel a été promu au-dessus d'un autre, quoiqu'il ne soit pas qualifié au point de vue militaire, tout simplement parce qu'il dispose d'influences politiques.

M. BURNHAM: En toute justice pour la population du pays, les déclarations que vient de faire l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) ne doivent pas être inscrites dans les colonnes des débats sans qu'elles soient contredites. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le bataillon que je connais le mieux; la discipline m'empêche de nommer le chiffre de ce corps militaire. Le colonel est un bon libéral; la majorité des officiers sont des conservateurs, et il y avait trois aspirants au poste de commandant du bataillon.

Deux des candidats étaient des conservateurs, mais tout le monde a travaillé pour que le libéral fût nommé. Si j'emploie le mot: "travaillé", c'est dans le meilleur sens possible, mais au point de vue de l'efficacité du service, tous les officiers étaient en faveur du libéral. Cela ne sert de rien de répandre par tout le pays l'idée que le parti conservateur essaie de garder pour lui seul le gâteau au miel, car il n'en est absolument rien.

M. STEVENS: Je concours entièrement dans l'opinion qu'a émise l'honorable député de Peterborough-Ouest (M. Burnham), que des affirmations de cette nature ne doivent pas passer sans soulever de protestations. De Vancouver, nous avons envoyé trois bataillons au front. Les commandants de ces trois bataillons sont tous des libéraux en vue, des citoyens éminents et d'excellents officiers. L'un de ces commandants de régiment—le premier ministre le connaît très bien; mais je ne veux pas mentionner son nom—a gagné la médaille D.S.O. et d'autres décorations encore. Quant au cas qu'a cité mon honorable ami, il est exact que le commandant du régiment en

question avait comme commandant en second son beau-frère; mais il ne s'agit pas d'un cas où l'ingérence politique ait joué un rôle. Il a choisi son beau-frère, non pas parce qu'il était libéral, mais parce qu'il avait confiance en lui; c'est un peu la nature humaine; tout de même, cet officier accomplit les devoirs qui lui incombent d'une façon très satisfaisante.

Personne n'a fait entendre la plus légère plainte à ce sujet; pour ma part je n'aurais jamais songé à faire jouer un rôle à l'influence politique en toute cette affaire ou même penser que cet officier a été choisi parce qu'il est libéral. Le commandant de la brigade est également un libéral en vue, mais c'est un excellent officier. Je suis des plus satisfaits de sa nomination. Du moment qu'un homme est en mesure de faire son devoir envers son pays, je me fiche pas mal à quel parti politique il appartient; voilà pourquoi je ressens fortement les insinuations qui sont faites en ce qui a trait au comté que je représente. Je mets au défi qui que ce soit en cette Chambre de me citer un seul cas où j'aie tenté de faire jouer la corde politique, soit pour le choix des officiers, soit pour l'achat des fournitures de toutes sortes. Dès le jour où le présent conflit éclata, j'ai adopté avec toute l'énergie dont je suis capable l'attitude que la politique ne devrait avoir rien à faire avec le choix des officiers qui sont placés à la tête de nos régiments.

Il est fort peu sage et très injuste d'essayer tout le temps de faire croire au pays que la magnifique armée que nous avons constituée est une organisation de favoritisme politique. Cela n'est pas juste; on n'a pas le droit de faire ces insinuations et je m'en indigne avec raison.

M. McKENZIE: L'honorable député peut s'indigner à propos de ces questions; je suppose qu'il en a parfaitement le droit. Tout de même, s'il veut bien me le permettre, sous ma responsabilité de membre du parlement, j'affirme que les affaires de la milice dans la province d'où je viens, sont conduites au point de vue politique d'un bout de l'année à l'autre; c'est purement et simplement une question de favoritisme politique, et je défie l'honorable député ou qui que ce soit en cette enceinte d'établir le contraire. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, nous avons M. Douglas, qui est le président de l'association conservatrice pour la province de la Nouvelle-Ecosse. Il est également l'un des représentants du comté à la législature provinciale, et il a une emprise tout aussi solide sur tout ce qui a trait à l'organisation des bataillons que sur les affaires qui peuvent être considérées comme légitimes au point de vue des récompenses à accorder aux amis du parti.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami a-t-il affirmé que M. Douglas est président de l'association conservatrice de la province de la Nouvelle-Ecosse?

M. McKENZIE: Si je suis bien renseigné, il l'est.

M. DAVIDSON: Pas du tout.

M. McKENZIE: Dans ce cas-là, il doit s'être produit des changements en ces derniers mois. Il était président de l'Association conservatrice, l'année dernière.

M. DAVIDSON: M. A. B. Crosby est président de l'association, depuis l'automne dernier.

M. McKENZIE: A tout événement, M. Douglas a été président de l'association, et à l'heure actuelle, il doit encore en être le vice-président ou le président honoraire.

L'honorable député d'Annapolis sait bien le rang que M. Douglas occupe dans le parti conservateur. Pour moi, je ne le méconnais pas du tout, et si le premier ministre en cette qualité ou en qualité de ministre intérimaire de la Milice, veut bien prendre la peine de recueillir des renseignemnts impartiaux sur la manière dont les choses se passent dans le comté de Cap-Breton, il s'apercevra, pour me servir encore une fois de l'expression de mon honorable ami, qu'elles sont absolument chambrées d'influence politique. Il n'en a jamais été autrement et nous ne nous attendons pas, non plus, qu'il en soit autrement. Je l'affirme au député de Vancouver et au premier ministre, il n'est pas un seul homme de la partie du pays située à l'est d'Halifax, qui ait avancé en grade dans la milice depuis le commencement de la guerre à moins qu'il ne fût conservateur reconnu. Il y a, à Halifax, un homme dont je suis très fier, c'est le premier ministre de la province. Ses talents, son rang distingué et ses grandes qualités ont triomphé de toute opposition, il a reçu de l'avancement, mais c'est le seul libéral de la Nouvelle-Ecosse qui en ait reçu depuis que la guerre est déclarée, je défie qui que ce soit de m'en nommer un seul autre à qui l'on en ait accordé sans qu'il fût un ami reconnu du gouvernement du jour.

On nous dit que la fourniture des articles nécessaires aux troupes est étrangère à toute influence politique. Il y a quelques jours

j'ai posé certaines questions au sujet d'articles fournis au 94e à Sydney-Mines et à North-Sydney, et l'on m'a répondu que les officiers étaient allés demander des soumissions à certaines personnes et en avaient obtenues. J'ai les noms de ceux qui ont fourni ces articles et je serais heureux de les montrer au premier ministre, il en connaît quelques-uns. Il n'est pas un seul de ces fournisseurs qui ne doive directement ou indirectement à l'influence politique l'inscription de son nom sur la liste; il n'est pas un seul libéral en vue dont le nom figure sur cette liste, et les fournisseurs n'ont pas eu de concurrents et ont été payés directement par le ministère. Ne nous étant pas attendus à autre chose que ce qui est arrivé, nous n'avons pas de plainte à faire. Le ministre intérimaire—peut-être pas lui, car il n'a pas beaucoup parlé de cela—mais le ministre de la Milice s'est vanté de ce qu'il n'existait rien de tel. S'il n'avait rien dit nous resterions cois nous aussi, mais la vérité des faits est tellement contraire à toutes ces vantardises que nous ne pouvons nous empêcher d'élever la voix.

Tant que nous serons dans l'opposition nous ne nous attendrons pas à bénéficier du patronage qui s'exercera au sujet des travaux publics, des chemins de fer, etc., dans la Nouvelle-Ecosse. Celui qui s'y est exercé relativement aux affaires de la milice nous enseigne exactement à quoi nous en tenir; si un libéral a reçu une faveur ce n'a été que par un accident inévitable. Par contre, les libéraux se sont enrôlés et ont fait leur part tout comme les autres; hommes et femmes, libéraux et conservateurs font partie des associations patriotiques et travaillent de leur mieux au succès de la cause commune, mais dès qu'il s'agit d'une nomination à faire ou d'une préférence à accorder dans les rangs de la milice, les Samaritains sont absolument isolés des Juifs. Nous ne nous en plaignons pas, mais nous voulons que les ministériels cessent ces vantardises que rien ne justifie.

M. STEVENS: L'honorable député veut-il dire que je n'avais pas raison de faire les remarques que j'ai faites?

M. McKENZIE: Je ne parle d'aucune autre province que la mienne. Quels que soient mes péchés, je m'en tiens aux faits que je connais, mais si je devais m'inspirer de ce qui se passe en général pour rendre un jugement sur l'ensemble, je dirais qu'il règne à Vancouver à peu près autant de corruption qu'il peut y en régner.

[M. McKenzie.]

M. STEVENS: Je défie mon honorable ami de le prouver.

M. McKENZIE: En somme, j'aime mieux en croire un conservateur distingué comme sir Charles Hibbert Tupper, qui dit que dans cette province-là, le parti conservateur est saturé de corruption. A ce membre distingué du parti conservateur et à l'honorable député de débattre ce point entre eux. Le premier ministre ayant maintenant la direction du ministère de la Milice et n'étant peut-être pas autant au fait des détails que le pourrait être son titulaire, je ne veux pas faire de récriminations. Il y a quelques jours, je suis allé à la Nouvelle-Ecosse et l'on m'y a signalé des griefs que je tiens, dans la meilleure intention du monde, à porter à la connaissance du premier ministre. Je veux parler du 185e bataillon maintenant campé à Broughton, une petite localité située dans une partie reculée de la Colombie-Anglaise. Je me demande pourquoi on l'a envoyé là.

Les communications par chemin de fer sont difficiles; il n'y a pas de canaux d'égout; il n'y a pas d'aqueduc; la région est à peine défrichée et l'on me dit que les tentes sont dressées parmi les souches et les pierres. Les soldats se plaignent d'être mal traités et mal nourris. Je suis aussi informé que les catholiques qui font partie de ce régiment ont été privés de tout service religieux pendant plusieurs dimanches consécutifs. Je porte ces plaintes à la connaissance du ministre avec les meilleures intentions et en leur donnant le moins de publicité possible. J'espère qu'à l'avenir ces soldats seront confortablement logés et bien nourris et qu'ils ne seront plus privés de secours spirituels.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je relèverai quelques-unes des remarques faites par les orateurs précédents. On semble croire que le ministre de la Milice passe son temps à faire des nominations parmi les 140,000 volontaires actuellement sous les armes au Canada. Toutes les nominations sont faites par le commandant et, bien souvent, le ministre ignore même le nom des officiers qui sont proposés pour l'avancement. Il s'en rapporte aux officiers qui sont sur les lieux et n'entreprend pas de s'enquérir des détails, car il lui serait tout à fait impossible de se mettre au courant des titres personnels de ceux qui sont recommandés par les commandants des différents bataillons, pour remplir les positions vacantes.

L'hon. M. MARCIL: Qui autorise la formation d'un bataillon et choisit le commandant?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Cela regarde l'état-major.

L'hon. M. MARCIL: La nomination est faite par le ministre?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je suppose que le ministre use de discrétion et s'en rapporte aux officiers de son département, quant aux aptitudes des officiers dont les noms lui sont soumis.

Mon honorable ami (M. McKenzie) a mentionné certains incidents survenus dans la Nouvelle-Ecosse. Sans être bien au courant des détails, je suis informé que le fils de l'honorable député de Pictou a été nommé adjudant d'un des bataillons de cette province. On me dit aussi que M. Rolston, qui était, je crois, l'adversaire de l'honorable député de Cumberland (M. Rhodes) à la dernière élection, a obtenu de l'avancement très rapidement et que le colonel Parsons, qui a été nommé commandant en second du 185e bataillon, est un libéral avéré.

Les remarques de l'honorable député de Cap-Breton-Nord et Victoria me surprennent grandement, vu que, tout dernièrement, une convention libérale dans la Nouvelle-Ecosse a adopté une résolution élogieuse à l'adresse de l'honorable M. Murray, le premier ministre de cette province à qui l'on attribuait le mérite d'avoir organisé la brigade des Montagnards Ecossais de la Nouvelle-Ecosse. Si M. Murray s'est laissé guider par des motifs politiques, au point que l'honorable député le laisse entendre, ce dernier a certainement raison de se plaindre, mais je suis persuadé que M. Murray, pas plus que le ministre de la Milice, n'a fait entrer la politique dans cette affaire. Je sais personnellement que le parti libéral, dans la Nouvelle-Ecosse, réclame le mérite d'avoir organisé la brigade des Montagnards Ecossais et, cependant, l'honorable député de Cap-Breton-Nord n'hésite pas à déclarer, en plein Parlement, que la politique a joué un rôle détestable dans toute cette affaire. Si on prend ses observations à la lettre, le résultat n'est guère flatteur pour le patriotisme des honorables membres de la gauche.

Le bataillon qui est à Broughton est commandé par un officier que je ne connais pas personnellement, sauf que je l'ai rencontré l'automne dernier, dans la Nouvelle-Ecosse; mais les rapports les plus favorables m'ont été faits sur son compte. Le colonel Day m'a été représenté comme un officier capable, un excellent patriote et un homme qui ne voudrait pas se laisser guider par autre chose que le sentiment de son devoir envers le pays. J'ignore absolument quelles sont ses opinions politiques et je ne me suis jamais inquiété de le savoir.

S'il est vrai que la politique est intervenue dans l'organisation des forces militaires dans la Nouvelle-Ecosse, il faut faire une exception pour cette province, car je sais que, partout ailleurs, des hommes occupant des positions en vue dans le parti libéral ont été nommés aux plus hauts grades dans l'armée. Cela est particulièrement vrai de la province d'Ontario et je pourrais citer plusieurs cas à l'appui de ma prétention. Pour chaque cas d'un libéral qui se plaint d'avoir été ignoré, je pourrais citer deux conservateurs qui prétendent avoir été injustement traités, sous prétexte que des libéraux ont été nommés à leur place.

Au Nouveau-Brunswick, nous avons nommé un membre de cette Chambre, le colonel McLean, à un commandement très important. Il se trouvait à Valcartier, l'automne dernier, et il a rendu d'excellents services. Dans la province d'Ontario, les plus hauts grades sont souvent attribués à des personnes qui ont un rang élevé dans le parti libéral, et je désire exprimer au comité mon intime conviction que, depuis l'ouverture des hostilités jusqu'à ce jour, le ministre de la Milice n'a pas obéi dans un seul cas à des motifs politiques, dans le choix qu'il a fait. Je le crois sincèrement, d'après ce que j'ai vu et d'après ce que je connais de sa conduite pendant cette guerre. Quant à la nomination d'un aumônier catholique pour le 105e bataillon, je crois savoir que l'abbé Gillis a été choisi.

M. McKENZIE: Le premier ministre déclare que la politique n'a pas place au département et que, pour les nominations, le ministre suit les conseils du commandant du corps. Dans ma circonscription, le politicien conservateur est l'arbitre suprême des affaires militaires, et il dit aux officiers: " Si vous n'obéissez pas à mes ordres, gare à vous !" Je signalerai au premier ministre, qui peut consulter, le dossier, trois hommes qui ont plutôt fait à leur tête. Le colonel McRae, du 94e bataillon, n'a pas voulu jouer le second rôle auprès de John C. Douglas. Mal lui en a pris; il a été congédié. Le major Gillis, officier indépendant et excellent Ecossais, aurait envoyé John C. Douglas au diable vauvert avant de se laisser mener par le bout du nez par lui, et il a été décapité. Le major McLean, qui

commandait le 94e bataillon à North-Sidney était connu comme un libéral. Il n'a pas voulu se laisser faire la loi par John C. Douglas et ses favoris, et il a subi le même sort.

L'hon. M. MARCIL: Qui est-ce que John C. Douglas?

M. McKENZIE: C'est le factotum conservateur du comté de Cap-Breton. Ceux qui exercent quelque autorité et à qui la faiblesse humaine fait croire que c'est une bonne chose que de conserver leur poste font exactement ce que John C. Douglas leur dit de faire. Et c'est par leur entremise que les nominations sont soumises au ministre, qui peut déployer ses blanches ailes et dire: "Je n'en sais rien; il n'y a aucun parti pris." Mais il sait qu'il faut être conservateur à tous crins pour parvenir jusqu'à lui.

M. STEVENS: Je ne saurais entendre les propos de l'honorable député (M. McKenzie) sans les contredire. La même chose a souvent été murmurée et insinuée au sujet de la Colombie-Anglaise. Le chef de l'opposition s'est fait une pinte de bon sang, lorsque le représentant de Cap-Breton-Nord a tenu ce langage. Mais je le mets au défi, lui et le représentant de Cap-Breton-Nord, de citer une seule phrase tombée des lèvres de sir Charles Hibbert Tupper et dans laquelle est blâmé un seul acte du gouvernement d'Ottawa, ou un seul de mes actes à titre de représentant de Vancouver en cette enceinte.

M. McKENZIE: Je serai bien aise de le faire, si l'honorable député m'en donne le loisir.

M. STEVENS: Faites-le. Je reprendrai mon siège, pour en fournir l'occasion à mon honorable ami.

M. McKENZIE: Je n'ai pas les journaux sous les yeux, mais lundi...

M. STEVENS: Sir Charles Hibbert Tupper a jugé qu'il était de son devoir de monter à la tribune pour combattre le gouvernement provincial. Cela ne me regarde pas et ne concerne aucunement la Chambre; la population de la Colombie-Anglaise sera juge de sa conduite. Cependant, pas un seul mot de sir Charles Hibbert Tupper n'a directement ou indirectement jeté du blâme sur le gouvernement fédéral ou sur un de ses actes administratifs. Pour réconforter le chef de l'opposition et le représentant de Cap-Breton-Nord, je dirai de plus que la seule manœuvre corruptrice qui ait été dévoilée à la dernière élection a été l'introduction générale dans les urnes de faux bulletins dans l'intérêt de M. M. A. Macdonald, le héros libéral de Vancouver. L'on a fait venir de Seattle, par vingtaines, des "télégraphes" avérés qui ont voté pour M. Macdonald, le candidat libéral. C'est là la seule manœuvre corruptrice relative à la dernière élection qui ait été prouvée dans la ville de Vancouver.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député apprendra-t-il à la Chambre en quoi cela la concerne?

M. STEVENS: Le représentant de Cap-Breton-Nord a calomnié la Colombie-Anglaise, et au risque d'enfreindre le règlement, je donnerai cours à mon indignation devant la Chambre, ce que je crois avoir le droit de faire après les assertions que nous avons entendues.

Depuis des mois les journaux de l'Est se plaisent à faire courir des bruits mensongers et calomnieux sur le compte de la Colombie-Anglaise, et il est à peu près temps que quelqu'un élève la voix au nom de cette province et dise à la population de l'Est ce qui en est. Si j'en avais le loisir, je pourrais démontrer à ceux des membres de la Chambre que les idées préconçues n'aveuglent point que, au point de vue politique aussi bien qu'à tout autre, la situation de la Colombie-Anglaise est de nature à faire honneur au pays en général tout comme à la province elle-même. Le moins que l'on puisse exiger des membres de cette Chambre, c'est que, s'ils ne sont pas en mesure de préciser leurs allégations, ils marquent quelque respect aux représentants de cette province-là.

M. LOGGIE: L'automne dernier, j'avais l'occasion d'aller à Halifax. Pendant le séjour que j'y fis, il me fut donné de visiter plusieurs des principaux établissements de commerce. Une maison digne de confiance m'a appris que le public est invariablement admis à soumissionner la fourniture des approvisionnements des navires de la marine impériale qui viennent à Halifax, mais lorsqu'il s'agit des navires canadiens, on se contente d'inviter quelques particuliers à faire des offres. Je considère qu'il faudrait mettre fin à ce mode d'achat et que, en ce qui concerne l'approvisionnement des navires, on devrait suivre l'exemple des autorités impériales. La maison qui m'a fourni ce renseignement est favorablement connue, et ce qu'elle m'en a appris prouve de façon concluante que l'on s'en tient encore, du moins dans une certaine mesure, au régime mesquin et détestable des faveurs politiques, et que c'est aux amis du Gouver-

nement que l'on s'adresse pour la fourniture des articles de ravitaillement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saurais être bien au fait de cette question, car elle regarde le ministère du Service naval; mais je serais fort surpris d'apprendre que ce que l'honorable député dit là est vrai. Si le ministère du Service naval est chargé de l'approvisionnement des navires anglais. je ne conçois pas qu'il ait un mode d'achat pour nos propres navires et un autre pour ceux de la Grande-Bretagne. De quels navires l'honorable député veut-il parler?

M. LOGGIE: De ceux qui relèvent du Service naval. Les navires dont l'approvisionnement est, m'a-t-on dit, donné à l'entreprise relèvent du gouvernement impérial; je crois savoir qu'ils sont stationnés au large de New-York, où ils servent à protéger la route des Iles Britanniques. Leur mode d'approvisionnement diffère de celui des navires relevant du Gouvernement du Canada.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pour tout ce qui concerne les transports—je ne sais si c'est de ces navires-là que l'honorable député veut parler—on s'en rapporte entièrement à un ancien employé du Pacifique-Canadien, à M. A. H. Harris, que l'on a nommé directeur du transport maritime. Ou je me trompe fort, ou la maison qui a l'agence des transports a une très forte teinte libérale. Quant aux petits bateaux de surveillance, j'ignore comment on les approvisionne; mais le ministre du Service naval doit le savoir, et je lui ferai part des observations de l'honorable député.

L'hon. M. OLIVER: Il m'est rarement arrivé de me plaindre de l'introduction de la politique dans l'administration des affaires publiques et ce n'est pas mon intention de le faire aujourd'hui. Cependant, puisqu'il a été question de favoritisme au sujet des grades dans l'armée, je citerai de l'"Edmonton Journal", journal conservateur, un extrait qui est de nature à jeter de la lumière sur la question. Ce qui suit a été publié dans le numéro du 6 mars 1916:

> Le major Allan Elliott refuse l'offre de commander la garde. Il reste avec le 51e bataillon, qui partira bientôt pour le front.
>
> Ainsi que l'annonçait le "Journal", samedi, le commandement du 218e bataillon de la garde irlandaise a été offert ou major Allan Elliott, du 51e bataillon par une députation composée de M. A. F. Ewing, M.A.L., de l'échevin M. R. N. Frith et de M. Percy Abbott. Le comité composé de nos plus importants concitoyens irlandais, qui agit de concert avec le lieutenant-colonel McKenery, pour assurer le succès de ce bataillon, avait fait à l'unanimité le choix du major Elliott, comme d'un officier ayant les qualités requises pour en prendre le commandement.

Vous observerez, monsieur le Président, que le comité des citoyens irlandais avait décidé que le major Elliott, était un officier digne d'être nommé colonel d'un régiment, mais vous observerez aussi que ce comité était composé de M. Ewing, le député conservateur à la Législature provinciale, de l'échevin R. N. Frith, l'ex-président de l'association conservatrice et de M. Percy Abbott, un homme très en vue dans les milieux conservateurs—j'ignore quelle position particulière il occupe en ce moment. Ces trois délégués, au dire de ce journal conservateur, sont allés offrir le commandement au major Elliott et c'est à eux qu'il a donné sa réponse. Vu la discussion qui vient d'avoir lieu, je considère qu'il n'est que juste de porter ces faits à la connaissance de la Chambre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Lorsqu'on se propose d'organiser un régiment d'une nationalité particulière, je crois qu'il est très souvent utile de connaître les vues de ceux qui très probablement composeront cette unité et de savoir s'ils ont ou non confiance dans l'officier particulier qu'on propose de choisir. On a fait quelque chose de semblable dans ce cas, on a demandé à des hommes compétents de consulter M. Elliott sur ce sujet, vu qu'il se trouvait attaché à un autre bataillon, de s'assurer s'il accepterait ou non la nomination, si on la lui offrait.

M. McKENZIE: Le député de Vancouver (M. Stevens) m'a mis au défi de produire la preuve de certaines observations que j'ai faites. Relever le défi de mon honorable ami ne serait probablement pas conforme à la discussion de la résolution qui nous est soumise, mais je ne tiens pas à ce qu'on m'accuse de faire des observations que les faits ne corroborent pas. Ce que je vais lire a trait particulièrement à M. Bowser et implique sir Richard McBride. Tout ce que je connais des questions politiques agitées dans la Colombie-Anglaise, c'est le cri de ralliement répétée au cours des dix-huit dernières années—Bowser et McBride, McBride et Bowser. J'ose dire que l'honorable député de Vancouver n'aurait jamais pu obtenir qu'on le choisit candidat à Vancouver n'eût été l'appui de Bowser et McBride et de McBride et Bowser.

M. STEVENS: Mon honorable ami commet une erreur très grave.

M. McKENZIE: Mon honorable ami peut dire cela, maintenant que M. McBride est

absent du pays, mais j'ose affirmer que lorsque M. McBride se trouvait dans ses jours de triomphe, personne de la Colombie-Anglaise ne pouvait dire ou faire quelque chose.

M. le PRESIDENT: L'honorable député a, je crois, suffisamment établi l'exactitude de l'affirmation qu'il vient de faire et je me demande quelle fin utile on atteindra par cette discussion. Je fais observer au comité que le président se trouve de jour en jour placé dans une posture difficile, d'autant plus que les ministres annoncent qu'on peut discuter dans la plus large mesure possible une résolution indiquée, malgré que les règlements disent en temps formels que le débat doit se rapporter directement au crédit en discussion. Sans doute que tout ce que le président doit faire, c'est de soumettre aux désirs du comité sous ce rapport, mais le comité pourrait aider le président en se tenant dans les limites aussi larges que le sont celles énoncées pour la discussion en comité. J'espère sincèrement que l'honorable député n'insistera pas sur cette question plus longtemps.

M. McKENZIE: Si l'on me permet de finir ce que je tiens à dire, je n'ajouterai rien à mes observations. L'honorable député de Vancouver m'a représenté comme quelqu'un qui fait des affirmations qu'il ne peut prouver; je veux simplement lire ce qui constitue la preuve de ce que j'ai avancé.

M. le PRESIDENT: L'honorable député constatera que cela entraînera une réponse de l'honorable député de Vancouver et le reste. On n'en finirait plus.

M. McKENZIE: Permettez-moi de dire ceci: j'ai à la main le télégramme dans lequel sir Charles Tupper dénonce dans les termes les plus violents le parti tory—et vous ne voulez pas me permettre de le lire.

M. le PRESIDENT: L'honorable député aura amplement l'occasion, avant la fin de la session, de faire cette lecture. Je crois qu'il reconnaîtra lui-même qu'il sera infiniment plus sage de ne pas pousser le sujet plus loin.

L'hon. M. OLIVER: On a parlé, aujourd'hui, d'une surabondance d'officiers, au Canada, et l'on a dit la même chose dans une circonstance précédente à propos des officiers qui sont en Angleterre. Quelle est la situation, là-bas, au sujet des officiers surnuméraires? On a déclaré, ici, que vu que des bataillons se sont rendus en Angleterre, pour une raison ou pour un autre, des officiers ont cessé d'en faire partie, ce qui ne les empêche pas de recevoir leur solde, en Angleterre, bien qu'ils n'exercent plus leurs fonctions d'officiers. Si cela existe sur une assez grande échelle, c'est un mal qu'on doit pas tolérer. Cela constitue un fardeau pour le pays et représente un traitement de faveur au bénéfice de gens qui ne le méritent pas. Je crois sincèrement que le comité a le droit de savoir du chef du département ce qui en est.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il y a, en Angleterre, plus d'officiers que l'effectif ordinaire. Au cours des deux dernières semaines on a adressé une lettre au général Carson lui demandant des renseignements sur la question et la réponse fut que chacun des officiers était attaché à quelque bataillon et que chacun était occupé. Une lettre prochaine contiendra plus de renseignements à cet égard. Dans l'intervalle qui a précédé l'arrivée de cette réponse on s'est enquis, en outre, auprès du général Carson, mais autant que je sache, on n'a pas encore reçu de lettre en réponse.

L'hon. M. OLIVER: Je désire signaler à l'attention du ministre certaines affaires que j'ai déjà discutées avec le ministre de l'Intérieur, et il m'a conseillé de la signaler au ministre de la Milice. Il s'agit d'un bataillon qui a été levé à Edmonton et qui a été organisé à Valcartier pour constituer le 9e bataillon. Lorsque la guerre a éclatée, il y avait, à Edmonton, un bataillon de volontaires, le 101e. Il avait son effectif complet et était commandé par le colonel Osborne.

Au début des hostilités, ce bataillon a offert ses services au Gouvernement un corps pour faire la campagne; du moins c'est ce qu'on m'a affirmé. On a refusé d'accepter ses services, mais on a autorisé la formation d'un bataillon d'outre-mer, et ce bataillon a été immédiatement recruté sous le commandement du colonel Osborne, et, le premier, dirigé sur Valcartier. Il avait plus que son effectif lorsqu'il est arrivé au camp; je crois qu'il comprenait 300 hommes. Peu de temps après que le corps fut installé à Valcartier on m'informe qu'un matin que le colonel Osborne était assis sous sa tente, un autre officier, le colonel Maynard Rogers, y entra et déclara au colonel Osborne qu'il avait reçu le commandement du 9e bataillon. Le colonel Maynard Rogers est un ancien habitant d'Ottawa. Il est venu demeurer à Edmonton et a été finalement nommé surintendant du parc Jasper. Comme il était mili-

cien, il offrit ses services dès le début et on les accepta. Il quitta son emploi du parc Jasper, vint à Valcartier, et on lui donna le commandement du 9e bataillon en l'enlevant à l'officier qui avait recruté le corps et l'avait conduit à Valcartier, et cela sans plus de cérémonie, comme je viens de le raconter. Le colonel Osborne accepta la situation et demeura commandant en second. Le jour vînt où le bataillon traversa les mers, et lorsqu'il fut en Angleterre je ne sais pas ce qui s'est passé, mais finalement le colonel Osborne fut séparé complètement du bataillon, et, bien qu'il ait, je suppose, conservé son rang, on l'a renvoyé en Canada et mis en disponibilité. On me dit que l'on constata que le colonel Rogers n'avait pas les capacités requises pour exercer le commandement devant l'ennemi. Quoi qu'il en soit, le 9e bataillon fut rompu et cessa d'exister; on en distribua les membres dans d'autres corps, et lorsque j'ai lu, il y a quelque temps, la liste des morts et des blessés publiée en brochure, j'ai remarqué que dans la liste des différents bataillons, il y avait des soldats appartenant autrefois au 9e bataillon.

On m'informe de plus que le colonel Rogers n'a jamais fait de service actif en Europe, qu'il a été laissé en disponibilité jusqu'au moment où le général Lessard a été envoyé en Angleterre, et qu'alors le colonel Rogers reçut un emploi comme officier d'état-major, poste qu'il occupe encore, je le suppose. Mais depuis le jour où le bataillon débarqua en Angleterre jusqu'à l'époque où il est allé au front en compagnie du général Lessard, le colonel Rogers, autant que je sache, n'a pas fait de service militaire, et je crois que non seulement il n'a rendu aucun service à l'armée pour cause d'incapacité, mais qu'il a amené par sa faute la dislocation du 9e bataillon.

Comme nous en informe le ministre de l'Intérieur, le colonel Rogers continue à toucher son traitement de $2,400 par année comme surintendant du parc Jasper. Il a dû également toucher pendant tout ce temps sa solde de lieutenant-colonel. Cependant, il n'a rendu aucun service à l'empire; il a été plutôt nuisible, parce qu'il n'avait pas les qualités nécessaires pour le poste qu'on lui avait confié. Je ne sais pas combien d'autres cas de ce genre peuvent exister; mais il me semble que lorsqu'on se trouve en présence de faits aussi extraordinaires, on doit les rendre publics, et j'espère qu'il n'y en a pas d'autres semblables; cependant, on m'apprend qu'il en existe plusieurs.

Le ministre de l'Intérieur nous a dit que le colonel Rogers touchait encore son traitement comme surintendant du parc Jasper. Je dis que c'est une erreur. Lorsqu'on a découvert que cet officier n'était pas apte à commander un bataillon devant l'ennemi, il aurait dû, d'après le plus simple bon sens, être rendu à son emploi civil, pour lequel il possède, je crois, toutes les aptitudes.

La Chambre observera que je ne critique aucunement le colonel Rogers personnellement ou comme employé civil; mais, comme il a abandonné son emploi civil pour le métier des armes, et qu'il y a été trouvé impropre, d'après les résultats que l'on connait—ces résultats ont été certainement très désagréables aux soldats et à plusieurs de leurs amis—je ne puis accorder à l'administration sous laquelle de telles choses arrivent les éloges que je voudrais lui décerner, et il est certain qu'un tel état de choses est loin de favoriser le bien du service.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'animadversion que mon honorable ami témoigne à l'égard du colonel Rogers m'étonne quelque peu, à moins qu'il n'ait de très bonnes raisons de parler ainsi. Le colonel Rogers a une longue expérience des choses militaires, qu'il a acquise au Canada, et je ne crois pas me tromper en disant qu'il a pris une part active à la guerre du Sud-africain.

L'hon. M. OLIVER: Je le sais.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: On me dit qu'en ce moment il fait faire l'exercice aux troupes en Angleterre. Les détails ne me sont pas tous connus. Pour ce qui est du colonel Osborne, je ne me souviens pas d'avoir jamais entendu parler de lui, non plus que de l'incident dont parle mon honorable ami. Cela est arrivé il y a longtemps. Si le ministre de la Milice était ici, il pourrait sans doute nous donner quelques informations. Je ferai prendre des renseignements et, si mon honorable ami a autre chose sur quoi il désire se renseigner, j'aimerais à le savoir maintenant, afin que nous puissions nous en occuper le moment venu.

M. TURRIFF: Qui est-ce qui, l'an dernier, a fourni les vêtements au ministère, et qui est-ce qui les fournit dans le moment?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saurais le dire, à la vérité. Nous

nous procurerons ce renseignement et le communiquerons à mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: Il y a une autre affaire que je désire signaler à l'attention du cabinet, et cela regarde le recrutement. Le premier ministre a dit, l'autre jour, que l'on s'efforçait de diriger les efforts de ceux qui ont choisi pour sphère d'action certaines localités dans un sens propre à causer le moins de perturbation possible dans la situation économique. Je suis bien obligé de dire que telle n'a pas été la règle de conduite du département. Mon opinion est que l'on s'est purement et simplement réglé sur le besoin de trouver des recrues à tout prix, sans tenir compte de ce qui en pourrait résulter pour la population en général. Je ne reproche pas au ministère sa conduite à cet égard, mais c'est une erreur de dire que l'on y a mis de la discrétion. Si l'on me permet de mentionner de quelle façon le recrutement a eu lieu dans l'Alberta septentrional, avec Edmonton, comme de juste, pour centre, l'on verra dans quelle mesure il a été tenu compte des considérations dont parle mon très honorable ami. On y a, le 12 août 1914, recruté 120 hommes pour le régiment de la Princesse Patricia; 116 le 13 août et 65 le 14. Le 22, le 101e fournissait 908 recrues. Le 26, c'était le 19e dragons d'Alberta qui envoyait 206 hommes. C'a été, le 27, 350 qu'a envoyés le 101e, c'est-à-dire le 9e bataillon.

Cela faisait, pour le 9e bataillon, 1,250 recrues. Il a été envoyé à Québec, le 3 novembre, un détachement de 100 recrues et, pour que le comité connaisse bien les circonstances de cette levée de soldats, je dirai qu'une dépêche a été envoyée à Edmonton énonçant que l'on avait besoin de 100 hommes. Ceux-ci ont abandonné leurs occupations et ils ont quitté la ville sans même prendre le temps de régler leurs affaires. Ils ont simplement pris le premier train en partance pour Québec croyant à une attaque de cette ville ou à quelque catastrophe nécessitant un prompt appel au secours. Arrivés à Québec, ils ont constaté qu'il s'agissait tout simplement de compléter un bataillon n'ayant pas atteint son effectif. Le 16 novembre il est parti pour Calgary 101 recrues pour le 31e bataillon. Un autre contingent est parti le 17 pour Calgary dans le même but; le 25, il y en eut 110 autres qui prirent le même chemin. Le 28 novembre, 40 se sont enrôlés dans les artilleurs de Lethbridge; le 12 décembre, 40 autres sont allés à Calgary pour le 31e. Les carabiniers à cheval, recrutés par les soins du colonel Kemmis, ont obtenu le 4 janvier, 164 sujets; le même jour, les carabiniers à cheval recrutés par les soins du colonel Sissons en ont eu le même nombre; le 7 mai, la première compagnie d'universitaires à fait partir un détachement de 9 recrues; le 8, il en a été levé 250 pour le 51e bataillon, sous les ordres du capitaine Higginson; le 24 étaient envoyés 16 hommes par la 2e compagnie d'universitaires. Le 29 mai, le 49e bataillon s'embarquait pour l'Angleterre avec un effectif de 1,300 hommes, y compris une compagnie de dépôt. Le 1er juin, l'escadron "C" du 3e carabiniers à cheval, major Fane, recrutait 164 hommes; le 24 juin, la 3e compagnie d'universitaires en recrutait 35; le 3 août partaient 270 hommes du 51e bataillon; le 6 septembre, ç'a été 252 hommes du 63e qui sont partis; le 11 septembre, c'était 250 du 65e; le 4 octobre 20 hommes de la 4e compagnie d'universitaires; le 17 novembre, 75 hommes du bataillon des pionniers; le 3 décembre, des réservistes Serbes et Monténégrins au nombre de 80; le 5 décembre, 50 hommes de la 5e compagnie d'universitaires; le 19 décembre, 100 hommes de la légion américaine. Le 20 décembre, 99 Canadiens français sont allés se joindre à un régiment à Saint-Boniface.

Outre ceux qui sont rendus outre-mer, il y avait le 63e bataillon, avec une compagnie de dépôt dans la ville, comptant 1,132 hommes. Ce bataillon transféra aux pionniers 35 hommes et au 50e bataillon, 23 hommes. Il y avait aussi le 66e bataillon, avec compagnie de dépôt, comptant 1.136 hommes. Il transféra aux pionniers 50 hommes et 10 à l'artillerie. En outre, il y avait le 51e bataillon, avec compagnie de dépôt, formant 1,263 hommes, et il transféra aux pionniers 35 hommes et 10 à l'artillerie. Il y avait aussi le 138e bataillon, 1,050 hommes; le 151e bataillon, 1,050 hommes, le 194e écossais (autorisé), 1,050 hommes, dont l'effectif est encore incomplet, et un bataillon, recruté par le lieutenant-colonel Bowen, 1.050 hommes. Deux autres bataillons ont été autorisés depuis. Cette liste prouve que les recruteurs ne se sont inspirés que d'une seule pensée: obtenir des recrues, à tout prix. On n'a nullement cherché à faire la répartition de la quantité de recrues d'après la population. Obtenir le plus d'hommes possible, voilà la seule règle qu'on ait suivie.

M. MORPHY: Quelques-uns de ces hommes ne sont-ils pas venus de fort loin?

L'hon. M. OLIVER: Oui, du nord de la province.

M. MORPHY: Le recrutement s'est donc étendu à un vaste territoire?

L'hon. M. OLIVER: Oui, les hommes sont venus de toutes les parties de l'Alberta nord, Edmonton était le centre de recrutement. D'après le journal d'Ottawa, la province d'Alberta a déjà fourni 2,000 recrues, d'après sa population, de plus que sa quote part des 500,000 demandés par le premier ministre, en janvier dernier, et cependant le recrutement marche toujours. Je n'ai rien à y redire; nous sommes enchantés qu'il en soit ainsi. Seulement, affirmer qu'on a fait preuve de discernement dans ce recrutement, je tiens à le dire, c'est aller à l'encontre des faits.

Une autre observation que je désire faire, c'est qu'en ce moment on recrute six bataillons dans l'Alberta-nord, Edmonton étant le centre de recrutement. A mon avis, le recrutement de tant de bataillons à la fois présente des inconvénients. Quand on recrute deux bataillons à la fois, il existe peut-être une certaine concurrence qui a son utilité; mais lorsqu'un plus grand nombre de bataillons recherchent tous des recrues, cela n'est pas de nature à assurer les meilleurs résultats. Le ministère a tort de faire recruter tous ces bataillons simultanément. Quand on a obtenu l'autorisation de recruter deux bataillons et qu'ils ont leur effectif complet, on pourrait en autoriser deux de plus, si on le juge utile; mais autoriser le recrutement de quatre ou cinq différents bataillons simultanément, dans une petite localité et dans un pays d'une faible population, cela rend fort difficile la tâche des officiers recruteurs, et bien plus ardue que si on leur permettait de recruter, disons, seulement deux bataillons à la fois. Le ministre intérimaire n'est pas ici en ce moment, et je voudrais connaître sa pensée.

M. le PRESIDENT: Nous l'avons envoyé chercher.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Réservons cet item.

Administration publique.—Ministère du Commerce et de l'Industrie.—Appointements de 16 commis dans la 3e division, subdivision "B", service du recensement et de la statistique, à $600 respectivement, $9,600.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Cet item semblerait entraîner une forte augmentation du personnel, mais en réalité, il n'en est rien. Il s'agit tout simplement d'inscrire sur la liste des fonctionnaires permanents des commis qui, depuis 1911, ont été employés à titre de surnuméraires. Ces commis surnuméraires constituent un groupe important du personnel attaché au service du recensement et de la statistique, et cela par suite de la modification apportée à la nature des travaux. Quand les travaux de compilation cessent, l'utilité de ces commis cesse en même temps, et lorsque ces travaux sont à leur point culminant, le personnel atteint son maximum.

Quand les travaux de condensation du dernier recensement furent terminés, la période de service de ces surnuméraires expira. Dans ce personnel figuraient seize des meilleurs commis devenus experts dans le fonctionnement des diverses machines pour les différents genres de compilation employés; or, aujourd'hui nous voulons les inscrire sur la liste des fonctionnaires permanent, ce qui nous permettra de conserver au bureau du recensement des commis experts pour le travail régulier. Leurs services deviendront bientôt nécessaires, sinon immédiatement, pour la compilation du recensement du Nord-Ouest, qui se fera en juin. Après cela, il y aura assez de besogne stable et régulière pour qu'on puisse les tenir à l'œuvre. Nous ne voulons pas qu'ils se dispersent, après avoir été initiés et s'être rompus à ce travail, pendant trois ou quatre ans, ce qui nous forcerait, au besoin, de prendre des novices et de les former à cette besogne.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il est entendu que ces commis seront payés $600 par an?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ils sont pris au traitement qu'ils reçoivent actuellement, c'est-à-dire $600, et ils iront jusqu'à $900.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Par progression régulière?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Par la gradation régulière.

Pour pourvoir au développement et à l'extension du commerce canadien, $150,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quel est le programme?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est un crédit que le comité est invité à voter à propos du programme que j'ai exposé à la Chambre il y a une quinzaine de jours. Une partie de ce crédit sera utilisée pour augmenter les commissariats du commerce, à mesure qu'ils seront nécessaires. Il y a un crédit dans le budget principal qui est insuffisant pour faire l'ouvrage qui sera nécessaire au cours de l'année 1917 et une partie de ce crédit sera employée à cette

intention, mais je ne sais pas exactement quel en sera le montant; cela dépendra de ce qu'exigeront les circonstances et un peu aussi des progrès de la guerre. Il me semble que j'ai déjà expliqué que nous ouvrons de nouveaux commissariats du commerce en Russie—l'un à Pétrograde et l'autre à Omsk, en Sibérie, avec quelques sous-commissariats dans les villes qui sont tributaires de ces deux centres. Ces sous-commissariats ne sont toutefois pas très importants, les traitements payés aux fonctionnaires n'étant pas très élevés, parce qu'ils sont correspondants et non des commissaires réguliers du commerce. Puis nous préparons un commissaire du commerce pour l'Italie et dans le délai d'un an, il sera prêt à prendre sa place et à se mettre à l'ouvrage dans ce pays. Il y a aussi deux sous-commissaires qui se préparent pour travailler dans d'autres pays, à mesure que les nécessités peuvent se faire sentir.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Où sera fixé, en Italie, le commissaire du commerce?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je n'en suis pas certain. La commission du commerce dont j'ai parlé l'autre jour à la Chambre doit faire, au cours de ses recherches, un court séjour en Italie et nous serons plus en état de discuter la question de l'emplacement du commissariat quand nous aurons fait quelques études nouvelles et peut-être après le retour de la commission.

Les commissaires du commerce visiteront aussi la France, la Belgique et le Royaume-uni. Ils seront au nombre de six avec titres honoraires, mais naturellement leurs dépenses seront payées. Un certain nombre de représentants de grands intérêts spéciaux seront attachés aussi à la commission pour les besoins des travaux. Ces représentants ou experts accompagneront les commissaires à titre gratuit et honoraire; les maisons intéressées fourniront elles-mêmes les hommes. Un certain montant de dépenses sera naturellement encouru par la commission, et il sera payé à même les $150,000.

J'ai dit aussi qu'on avait l'intention de créer un bureau de renseignements commerciaux. Il faudra l'organiser et dépenser un certain montant d'argent. Le département n'a pas l'intention de se lancer dans la création d'un bureau immédiatement complets de renseignements commerciaux, mais plutôt de procéder judicieusement par une marche progressive depuis un commencement modeste qui ira en s'agrandissant par la suite. Mais il faudra une somme considérable d'argent même pour un modeste commencement. Je ne puis pas dire au comité exactement combien on dépensera ni les plans exacts sur lesquels on se basera pour entreprendre cette œuvre, bien que j'aie le projet assez bien esquissé déjà. Une étude un peu plus approfondie et les avis d'hommes expérimentés avec des renseignements sur les méthodes employées dans les autres pays auront sans aucun doute une influence sur l'établissement du système à appliquer. Ceux qui ont suivi le cours des évenements qui ont trait à l'industrie et au commerce en Angleterre savent que le Gouvernement anglais a fait un choix très complet d'articles de la production allemande et autrichienne et a préparé une très grande exposition de ces objets. On l'a montrée dans les grandes villes d'Angleterre depuis huit ou neuf mois. Je me suis mis rapidement en communication avec le ministre du commerce en Angleterre et j'ai pu obtenir son consentement pour que cette exposition soit confiée au département du Commerce et de l'Industrie du Canada. Elle sera apportée ici et exposée dans un certain nombre de nos grandes villes et à l'Exposition nationale du Canada à Toronto qui a lieu vers la fin d'août et au commencement de septembre. Pour faire cette exposition d'une façon convenable, il faudra effectuer quelque dépense et tous les frais depuis le moment où elle quittera Londres jusqu'à ce qu'elle y retourne seront naturellement payés par le Canada et déboursés par mon département.

L'objet de cette exposition, c'est de montrer aux manufacturiers et aux producteurs de la Grande-Bretagne et du Canada, car elle aura lieu également ici, la nature, la qualité et le coût des articles que fournissaient en si grandes quantités l'Allemagne et l'Autriche à la Grande-Bretagne, au Canada et à toutes les autres puissances autonomes d'outre-mer. Le coût de cette exposition sera défrayé à même ce crédit. La nécessité d'entreprendre des travaux de recherche relativement à certaines catégories de produits et à différentes industries, si je ne fais erreur, est parfaitement comprise et appréciée au Canada. Bien que nous ayons accompli une excellente besogne sous ce rapport, le Canada, de même que tous les autres pays a eu beaucoup à souffrir, parce que nous n'avons pas jeté les yeux dans cette direction-là, il y a déjà plusieurs années, et parce que nous n'avons pas su faire servir au développement de nos industries

et de notre production les recherches et les découvertes des laboratoires. C'est comme cela que les Allemands, qui avaient étudié la situation avec grand soin, qui s'étaient appliqués à ces recherches parce qu'ils avaient compris combien elles leur étaient nécessaires dans la lutte pour la suprématie industrielle, s'étaient assurés des années avant la déclaration de la guerre actuelle, le monopole d'un bon nombre de méthodes de fabrication très importantes au point de vue de la production industrielle. Du moment que la guerre fût déclarée et que le commerce se trouva interrompu, la Grande-Bretagne, de même que la plupart des autres pays, se réveilla pour constater que le pays qui était maintenant son ennemi, possédait le monopole d'un grand nombre de produits absolument nécessaires au point de vue industriel de sorte que les fabricants anglais se trouvèrent absolument désemparés. A ce propos, on ne saurait citer un meilleur exemple que la situation en face de laquelle on se trouve relativement aux teintures et aux produits chimiques qui sont absolument nécessaires dans l'industrie textile: L'univers tout entier, sauf l'Allemagne se trouvait privé de ces produits, car au cours des années antérieures à la guerre, ce pays s'était peu à peu assuré le monopole de la fabrication de ces produits, de sorte qu'il fut pour ainsi dire impossible de s'approvisionner ailleurs du moment que la guerre eût été déclarée. Et encore, chacun sait, s'il veut étudier la situation sans parti pris, que nous gaspillons chaque année au pays un grand nombre de produits qui contribueraient grandement à accroître notre richesse nationale. Nous gaspillons de différentes manières des produits qui pourraient être utilisés; nous nous contentons de les laisser se perdre sans profits pour personne.

Il est donc nécessaire que nous orientions dans cette direction les travaux de recherches auxquels se livrent nos savants; il faut organiser le mouvement; il faut que nous utilisions toutes les forces qui sont à notre disposition; il est nécessaire que nous consacriions toute notre attention afin d'utiliser nos produits qui se gaspillent de toute façon et qui acquièrent une valeur inestimable dès que les recherches du chimiste et du savant ont découvert les qualités qu'ils possèdent et l'emploi que l'on peut en faire. Alors, ils pourront servir à alimenter des industries productives; nos manufacturiers les utiliseront et ils contribueront à accroître la richesse du pays.

Dans toutes les parties du Canada, ces recherches de laboratoires peuvent se poursuivre plus ou moins. Nos universités sont en partie outillées pour être en mesure de se livrer à ces travaux; quelques-unes de ces institutions sont même parfaitement outillées sous ce rapport. Les associations des chimistes font également leur part; des chimistes poursuivent également des recherches intéressantes, de sorte que j'ai dans l'idée de relier jusqu'à un certain point toutes ces sources de recherches avec le bureau de renseignements; j'ai l'intention d'établir un esprit de coopération entre ces diverses sources de recherches, afin que chacune reste dans les limites de son domaine. Je veux leur accorder une certain latitude de direction, afin que du moment qu'il surgira de nouvelles recherches à faire, nous ayons sous la main une commission d'experts qui pourra étudier toute l'affaire et qui pourra repartir entre les universités ou les laboratoires les mieux outillés, les différents travaux à accomplir. Les universités sont très bien disposées à coopérer avec nous sous ce rapport.

Nous avons été plus ou moins en communication suivie avec les diverses institutions intéressées au cours de la dernière année, et je suis d'opinion qu'il est possible d'élaborer un plan dont l'exécution ne serait pas très coûteuse, grâce auquel, on pourrait faire exécuter des travaux de recherches par les universités du pays, l'association des chimistes du Canada, sans compter d'autres laboratoires ou des savants en particulier, de telle façon que le pays en retirerait de grands bénéfices au point de vue industriel. Les associations manufacturières du pays sont très favorables à ce plan de recherches coopératives, et j'espère d'être en mesure d'encourager le mouvement grâce à ce crédit. Voilà quelques-unes des principales fins auxquelles nous consacrerons cette somme.

M. LOGGIE: Je désire ajouter quelques mots aux observations que vient de faire le ministre, et j'apprécie à leur juste valeur les questions qu'il a soulevées. Relativement à la question des teintures, si le ministre pouvait hâter de quelque manière la solution du problème, il agirait, à mon sens, dans le meilleur intérêt du commerce du Canada.

Je sais, qu'à l'heure actuelle, si vous voulez donner une commande pour des tissus, le manufacturier exige, disons pour de la flanelle à bon marché, 10 cents de plus par verge du moment que vous désirez qu'elle

soit teinte en bleu marine. D'un autre côté, la Dominion Textile Company vous affirmera sans détours qu'elle n'est pas en mesure de vous fournir des indiennes de couleur bleue marine, à n'importe quel prix. Il est donc de la plus haute importance dans l'intérêt de l'avenir commercial du Canada que nous soyons en état de nous procurer ces teintures dans les limites de l'empire, et même au Canada, si la chose est possible. Il est possible que la consommation de ces teintures spéciales ne soit pas suffisamment considérable au Canada pour nous justifier d'entreprendre la fabrication de ces produits, mais nous devrions être en mesure de nous les procurer, soit dans le Royaume-Uni, soit aux Etats-Unis.

Quoi qu'il en soit, nous devrions encourager la fabrication en Canada de ces teintures chimiques dont nos tisserands ont besoin, et je félicite cordialement le ministre de nous avoir parlé de cette entreprise.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a parlé d'un projet très vaste et qui est de nature à nous procurer d'immenses avantages; mais ce qui est tout aussi important, sinon plus, c'est l'instruction technique. Si excellente que soit l'idée exprimée par l'honorable ministre, l'application en sera entravée si notre population manque de connaissances techniques. Les Allemands ont su mieux que toute autre nation appliquer la chimie à l'industrie; cela paraît avoir été leur spécialité, et sous ce rapport ils se sont montrés supérieurs aux Américains eux-mêmes dont le génie inventif est présumé incomparable. C'est un Français, je crois, qui inaugura la fabrication des teintures chimiques, mais les Allemands y sont passés maîtres depuis, et ils l'ont appliquée à l'industrie avec un art qu'aucune autre nation n'a pu égaler ni encore moins surpasser. Leur succès a surtout dépendu de leur système d'instruction technique. Si mon honorable ami trouvait moyen de mettre un plan d'instruction technique au service de l'œuvre qu'il a rêvée, il pourrait en entrevoir beaucoup plus facilement le succès. Je crains qu'elle ne se réalise pas de sitôt; il ne faut pas fonder d'espoir sur autre chose que sur la diffusion de la science, et nous avons beaucoup à apprendre de l'Allemagne à ce sujet.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre a-t-il quelque chose à nous dire concernant le personnel de cette commission?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne suis pas en état de donner les noms des commissaires aujourd'hui. J'ai choisi les commissaires, et je suppose que leurs noms sont maintenant sous les yeux du Gouverneur général, mais il est impossible de les faire connaître avant que le conseil ait rendu son décret. Je pourrai les mentionner lundi.

Allocation de commisération à la veuve de James Barr, sous-inspecteur des grains, tué dans l'exercice de ses fonctions à l'élévateur "D" du Pacifique-Canadien à Fort-William (Ontario), $1,000.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il s'agit d'un cas tout particulièrement triste. M. Barr était depuis longtemps à l'emploi du Gouvernement comme sous-inspecteur des grains; il a perdu la vie en tombant au fond d'un élévateur où il fut attiré par la succion du mécanisme de cet élévateur. Il laisse une veuve et trois enfants en bas âge. La gratification de $1,000, qui est accordée est ou paraît être la gratification ordinaire.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre du Commerce nous a dit que nous pourrions traiter n'importe quel sujet relatif à son ministère, à l'occasion d'un item quelconque de son budget. L'item dont il s'agit étant le dernier du budget supplémentaire, je désire poser une question au sujet du service des steamers entre la terre ferme et les îles de la Madeleine. J'ai reçu d'un de mes vieux amis, percepteur des douanes aux îles de la Madeleine, une lettre m'informant que le "Lady Sybil", steamer construit il y a quelques années expressément pour faire le service entre Pictou, l'île du Prince-Edouard et les îles de la Madelaine, avait été vendu. Je ne saurais dire s'il a été vendu à l'amirauté ou à quelque compagnie. Il fesait un excellent service. On dit qu'il sera remplacé par le "Amelia". La population des îles de la Madeleine ne pense guère qu'il en soit ainsi. Il y a quinze ans, l'"Amelia" faisait le service et passait pour un steamer d'ordre bien inférieur; il subit une avarie qui faillit le faire complètement sombrer, bon nombre de ceux qu'il portait, y compris son propriétaire, M. Leslie, ancien député à la législature des îles de la Madeleine, perdirent la vie. Ce steamer fut ensuite mis au rancart et l'on nous dit maintenant qu'il va remplacer le "Lady Sybil", un steamer qui faisait certainement honneur au ministère et au service. Je prie l'honorable ministre, puisqu'il est originaire minutieuse de ce navire avant de signer un contrat ou, si le contrat est déjà signé, avant de payer une subvention. La route à parcourir est difficile, comme le sait l'ho-

norable ministre, puisqu'il est originaire des Provinces maritimes, et il serait dangereux de voyager à bord de ce steamer s'il n'était pas pour ainsi dire remis à neuf.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Le "Lady Sybil" a été acheté et retiré du service. Je ne sais qui l'a acheté ni où il est allé. Je pense qu'il s'est vendu un bon prix et que son propriétaire, qui l'exploitait depuis des années, est venu à la conclusion que c'était le meilleur temps de le vendre. L'année dernière nous n'avons réussi qu'à grande peine à la retenir, attendu que le propriétaire voulait le vendre dès ce temps-là.

Cette année, toutes les sollicitations ont été inutiles et le navire est parti. Il était très difficile de le remplacer et, pendant un certain temps, nous avons cru que nous serions obligés de nous adresser au département de la Marine et des Pêcheries et d'emprunter le "Princess."

L'hon. M. LEMIEUX: C'est un excellent navire.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Cependant, l'"Amelia" n'était pas complètement hors de service, ou du moins, hors d'état d'être réparé. Il a été aménagé à neuf et grâce aux transformations qu'il a subies, il sera parfaitement sûr et donnera un excellent service. C'est dans ces circonstances que le marché a été fait.

L'hon. M. LEMIEUX: Avec le capitaine McClure?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'ai oublié le nom du capitaine.

L'hon. M. LEMIEUX: Le marché a-t-il été fait avec la même personne que dans le cas du "Sybil"?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne le crois pas. L'"Amelia" appartient à des citoyens d'Halifax qui l'ont reconstruit et prétendent l'avoir mis dans d'excellentes conditions. Naturellement, le navire sera soumis à l'inspection et s'il n'est pas accepté, il n'y a rien de fait. Dans tous les cas, c'est que nous pouvions faire de mieux et les renseignements que je possède me portent à croire que nous aurons un excellent service.

L'hon. M. LEMIEUX: S'il en est ainsi, je n'ai rien à dire, mais je conseille à mon honorable ami de bien surveiller l'inspection, car un accident pourrait avoir de très graves conséquences. Le ministère du Commerce avait retiré la concession à M. Leslie, parce qu'il faisait ce service avec l'"Amelia" et le capitaine McClure, de Pictou, s'était procuré le "Lady Sybil" qui avait été construit spécialement pour ce service. Aujourd'hui, on reprend l'"Amelia" qui avait déjà été mis de côté. J'espère que le ministre verra à ce que l'on fasse une inspection sérieuse.

Ministère du Travail.—Loi concernant les enquêtes dans les conflits industriels.—Somme additionnelle requise, $5,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut-il dire ce qu'est devenu son projet de loi à l'effet de modifier la loi concernant les enquêtes sur les conflits industriels?

L'hon. M. CROTHERS: Un projet de loi dans ce sens est rédigé depuis environ un an. Nous en avons fait imprimer un grand nombre d'exemplaires qui ont été distribués dans tout le pays, parmi ceux que cette question intéresse particulièrement. Mon honorable ami a dû recevoir une copie du bill. Je crois que ce projet contient plusieurs dispositions très pratiques, qui devraient être adoptées, dans l'intérêt général, et si le bill n'a pas été adopté durant cette session, c'est qu'on m'a fait savoir que plusieurs des articles donneraient lieu à de longs débats qui prendraient beaucoup de temps. Je me suis adressé à mon honorable ami et à quelques autres députés, pour savoir s'ils consentiraient à l'adoption du bill, si j'en retranchais certains articles auxquels ils sont plus particulièrement opposés. Nous n'avons pas pu nous entendre et le bill a été réservé.

L'hon. M. LEMIEUX: La disposition de la loi concernant les salaires courants est-elle appliquée aux ouvriers qui travaillent à la fabrication des munitions de guerre? Cette question a été fortement agitée dans le pays.

L'hon. M. CROTHERS: Les dispositions de la loi des enquêtes dans les conflits industriels sont appliquées à toutes les industries qui fabriquent des munitions de guerre au Canada. Je demande une somme additionnelle de $5,000, parce que je prévois que nous aurons beaucoup plus de conseils de conciliation que par le passé. Je ne crois pas que la disposition concernant les salaires courants soit comprise dans les marchés faits pour la fourniture des munitons. Je me suis occupé de cette question dès la déclaration de la guerre et je croyais avoir fait des arrangements pour l'insertion de cette condition dans tous les marchés. J'avais même la promesse

que cela serait fait. On m'a représenté, depuis, que beaucoup de ces marchés étaient conclus à la hâte, dans différentes parties du pays, quelquefois même par le télégraphe et que l'introduction de cette condition dans les marchés offrait des inconvénients. Chaque fois qu'il est survenu un conflit, cependant, au sujet des salaires, des heures de travail ou pour toute autre cause, je suis intervenu et j'ai réussi à règler la difficulté. L'introduction de cette condition dans les marchés n'offre pas toujours autant d'avantages qu'on le suppose. Dans le cas d'un édifice public, les soumissionnaires reçoivent du département les plans et devis, et peuvent calculer au juste ce qu'ils auront à payer aux différents ouvriers qui seront employés à la construction.

Mais lorsque nous ne savons pas où l'entreprise sera exécutée, si le soumissionnaire heureux sera de Vancouver ou d'Halifax, nous insérons une stipulation générale exigeant simplement que l'entrepreneur dans l'exécution des travaux, paient les salaires courants dans la région. En pareil cas, lorsque surgit un différend nous nous informons des salaires qui ont cours dans l'endroit. Bien que cette stipulation ne se trouve pas dans les marchés pour la fabrication des munitions, nous suivons la même ligne de conduite, lorsqu'un différend s'élève, nous nous renseignos sur les salaires courants dans la région ou s'exécute la commande. Notre attitude est donc la même que si le marché renfermait une stipulation semblable, et les résultats sont aussi avantageux pour l'ouvrier.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre peut-il nous dire si M. Dubreuil, fonctionnaire qui veillait à l'observation de la loi sur les salaires courants, a été remplacé?

L'hon. M. CROTHERS: M. Narcisse Arcand, de Montréal, a été nommé il y a quelques semaines.

M. KNOWLES: Le ministre peut-il nous apprendre ce que M. Lloyd-George pense de l'insertion de la stipulation relative aux salaires courants dans les marchés pour la fabrication des munitions? Est-il vrai qu'il a laissé entendre qu'il consentait à ce que cette stipulation fut mise dans ces marchés?

L'hon. M. CROTHERS: Je n'ai pas entretenu de correspondance avec M. Lloyd-George. Si j'ai bien compris, le premier ministre a dit à la Chambre, l'autre jour, que M. Lloyd-George s'oppose à l'insertion de cette stipulation dans les marchés passés au Canada.

M. KNOWLES: Le ministre donne-t-il à entendre au comité que M. Lloyd-George s'y oppose?

L'hon. M. CROTHERS: Je crois me souvenir que le premier ministre l'a dit ici même. Je n'en suis pas certain, mais c'est ce qui m'est resté dans la mémoire.

M. KNOWLES: Mes souvenirs sont autres, le ministre suit ces questions de près; certes, il ne doit pas puiser ses renseignements dans ce que le premier ministre, ou n'importe qui, dit en cette enceinte.

L'hon. M. CROTHERS: Je sais que, après s'être renseigné et avoir correspondu avec M. Lloyd-George, la commission impériale des munitions a décidé de ne pas ajouter cette stipulation. Je le tiens de la commission elle-même.

M. KNOWLES: Je crois que le ministre était présent lorsque le débat a porté sur ceux qui travaillent aux entreprises publiques. Le ministre du Travail se prononcera peut-être sur la question que j'ai soulevée cet après-midi: le projet d'indemniser les ouvriers des chemins de fer, des élévateurs, les ateliers, etc., de l'Etat pour les blessures reçues lorsqu'ils sont au travail.

L'hon. M. CROTHERS: Je suis d'accord avec l'honorable député pour dire que ceux qui sont au service de l'Etat devraient être traités aussi généreusement que les ouvriers qui sont à l'emploi des particuliers. Quant à l'idée de leur accorder l'indemnité que fixe la loi de chaque province, on constatera que, dans une province, un individu ne pourrait pas obtenir d'indemnité aux termes de la loi provinciale. La loi d'Ontario a supprimé cet inconvénient, mais il pourrait y avoir des embarras dans d'autres provinces.

Je suis d'avis que l'indemnité devrait dépendre du salaire de l'ouvrier. Mon honorable ami a dit que le coût de la vie étant plus élevé dans les provinces de l'Ouest que dans l'Est, on devrait tenir compte de cette différence. Aucune règle n'a été établie; dans chaque cas, l'indemnité dépend des circonstances. Je n'ai pas connaissance que quelqu'un ait été tué ou blessé dans l'accomplissement de son devoir sans que nous ayons accordé une indemnité, lorsque les circonstances nous ont été dévoilées.

M. KNOWLES: Il peut être vrai qu'une gratification de commisération est toujours

accordée lorsqu'il y a perte de vie; mais je parle des blessures, de la perte des doigts, par exemple.

L'hon. M. CROTHERS: Je ne me souviens pas d'un tel cas.

M. KNOWLES: La loi des indemnités ouvrières s'appliquerait, et je soutiens qu'un ouvrier, lorsqu'il est blessé, doit être traité aussi libéralement par l'Etat qu'il le serait, s'il était à l'emploi d'un autre patron.

L'hon. M. CROTHERS: Je tombe entièrement d'accord avec mon honorable ami.

Port de Québec.—Rivière Saint-Charles.—Améliorations de la navigation, $700,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quelle est la nature des travaux que vous exécutez dans la rivière Saint-Charles?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $700,000 est requise en vue de l'exécution des travaux stipulés dans le marché conclu avec MM. Quinlan et Robertson. Ils comprennent la construction d'un barrage en béton de 1,600 pieds de longueur et d'une hauteur moyenne de 20 pieds, avec deux écluses dont l'une de 450 pieds et l'autre de 350 pieds de longueur, par 60 pieds de largeur aux murs d'entrée, chaque écluse donnant une hauteur de 15 pieds d'eau sur seuil, à l'étiage. Le barrage aura pour superstructure deux rangs de palplanches s'entrepliant, et tout le blocage consistera en déblais retirés du lit de la rivière. Une vanne sera installée dans le barrage, pourvue de vanteaux pour régler le niveau de l'eau dans une mare formée par le barrage. Un décret du conseil a été émis le 12 de mars 1913, autorisant l'acception de l'offre de MM. Quinlan et Robertson, de Montréal, pour la construction de deux écluses et d'un barrage dans le port de Québec, entraînent, aux unités de prix qui y sont indiqués, une dépense approximative de $1,873.80.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Où en sont rendus les travaux?

L'hon. M. ROGERS: Il s'en trouve à peu près un tiers d'achevé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le barrage est-il complété, ou tous les travaux s'exécutent-ils simultanément?

L'hon. M. ROGERS: Les travaux sur le barrage sont toujours un peu en avance sur ceux de l'écluse, et le barrage n'est pas pas tout à fait terminé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Espère-t-on le compléter au cours de la présente saison?

L'hon. M. ROGERS: Oui, le barrage sera complété, mais je ne saurais assurer que toute l'entreprise sera menée à bien.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Vous voulez dire pendant la présente saison?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Et toute l'entreprise sera terminée au cours de la prochaine saison?

L'hon. M. ROGERS: C'est bien ce que je pense.

L'hon. M. LEMIEUX: Un citoyen de Québec m'a déclaré,—je ne prétends pas qu'il ait raison—que par suite de l'établissement de ce barrage et de ces écluses certaines parties du rivage vont être inondées, et que la ville de Québec devra modifier son système d'égoûts. Y a-t-il eu échange de correspondance entre votre département et la cité de Québec à ce sujet; et s'il y avait lieu de modifier le système d'égouts, la dépense sera-t-elle à la charge du Gouvernement ou à la charge de la ville? Peut-être est-ce là affaire de détail qui n'est pas connue du ministre, mais je tiens le renseignement d'un citoyen de Québec qui n'est pas opposé au projet. Suivant lui, les travaux qu'on est à exécuter sur la rivière Saint-Charles sont de telle nature que la ville finira par être forcée de dépenser une très forte somme en vue du déplacement des égoûts actuels.

L'hon. M. ROGERS: Je ne suis pas sans avoir entendu soulever les objections signalées par l'honorable député. A la suite de la mise en train de ces travaux, la question de l'installation des égouts de Québec a été mise à l'étude par l'ingénieur de la cité de Québec et par l'ingénieur du département des Travaux publics; et, sans être parfaitement renseigné quant aux détails, je crois savoir qu'ils ont trouvé une solution de la difficulté, qui consisterait à diviser la dépense.

L'hon. M. LEMIEUX: Entre la ville et le département?

L'hon. M. ROGERS: Entre la ville et le département. On ne m'a pas signalé de divergences ou de conflits d'opinion entre les ingénieurs. Je n'ai pas en ma possession les détails de l'arrangement, mais je serai fort heureux d'en fornir l'indication au très honorable leader de l'Opposition s'il le désire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le département n'a-t-il pas été dans le même embarras à Winnipeg, par suite de la cons-

truction du barrage aux rapides de Saint-André?

L'hon. M. ROGERS: Oui, dans une certaine mesure. Il nous a fallu exécuter beaucoup de travaux de dragage, en conséquence des dépôts qui se faisaient dans le lit de la rivière Rouge, et aussi, dans une certaine mesure, en vue d'empêcher l'obstruction des égouts. Nous avons eu à peu près les mêmes difficultés à surmonter là-bas; le Gouvernement a opéré le dragage et remis les choses en état.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je serais curieux de savoir quelle entente a été conclue entre l'ingénieur de la ville de Québec et celui du Gouvernement. Pour quelqu'un, comme moi, qui n'est pas du métier, il semble qu'il n'y ait pas de solution possible. Les égouts ne sauraient être dirigés d'un autre côté; ils ne peuvent se déverser ailleurs que dans la rivière Saint-Charles, à cause de la conformation du terrain où est construite la ville. Le mouvement de la marée se trouvant entravé nécessairement par la présence de ce barrage, comme l'indique le document dont mon honorable ami a donné lecture, il va se former une mare où s'accumuleront tous les détritus et la vase charriés par la rivière. Je me demande comment on réussira à parer à cet inconvénient.

L'hon. M. ROGERS: Je me ferai un plaisir de transmettre à mon honorable ami toute la correspondance etc. que nous avons au département sur ce sujet.

M. TURRIFF: Lorsque le Gouvernement entreprend un travail comme celui-ci et qui nuit au service d'égout d'une grande ville comme Québec, en vertu de quel principe espère-t-il que cette ville ou toute autre ville placée dans les mêmes circonstances paiera sa part de la dépense supplémentaire causée par la décision du Gouvernement? Cela ne me semble pas équitable à l'endroit de la ville intéressée.

L'hon. M. ROGERS: Il est certain que le parachèvement ultime de l'ouvrage constituera un grand progrès pour le district. C'est un travail que l'on considère d'un grand avantage pour la ville de Québec.

M. CHISHOLM (Inverness: Le budget principal mentionne un crédit de $1,200 pour des travaux de réparations au quai de Broad-Cove-Marsh. Je voudrais connaître la nature de cet ouvrage.

L'hon. M. ROGERS: L'ingénieur régional, M. Bernasconi, demande $1,200 pour réparer ce quai grandement endommagé par une tempête furieuse du nord-ouest. Le sous-ingénieur régional, M. McKean a fait, le 9 octobre 1915, le rapport qui suit:

Le 2 octobre dernier, j'ai fait un examen du brise-lames de Broad-Cove-Marsh, comté d'Inverness, et j'ai constaté qu'il avait été sérieusement endommagé par une terrible tempête du nord-ouest et qu'une marée haute inusitée s'était produite quelque temps avant ma visite. Le 20 août dernier, j'ai fait rapport qu'il fallait dépenser $500 pour remettre cet ouvrage dans un bon état. Il faudra maintenant $1,200 réparties comme suit: 320 verges cubes de charge en pierre, $192; 6,000 pieds (mesure de planche) de revêtement de 3 pouces, $150; 1,000 pieds (mesure de planche) de bordure en bois, $30; 3,000 défenses, $90; 400 pieds linéaires de billes, $80; 50 pilotis, $200; 400 longrines, $80; 200 tirants, $40; 500 livres de fer, $25; main-d'œuvre, $200; omission et frais casuels, $113; total, $1,200.

M. CHISHOLM (Inverness): A-t-on dépensé, jusqu'à présent, une partie de ce crédit?

L'hon M. ROGERS: Rien n'a encore été dépensé.

M. CHISHOLM: J'aimerais à ce que le ministre vît à ce que ce travail s'exécutât dans la saison propice. Il appert qu'on attend l'automne pour faire exécuter tous les travaux dans le comté d'Inverness. C'est un spectacle pénible de voir des ouvriers réparer des ouvrages publics de cette nature, en novembre, alors que l'état de la température est si mauvais. Les ouvriers ne peuvent faire l'ouvrage de la façon voulue et le résultat est que le département n'obtient pas ce qu'il devrait retirer de l'argent qu'il dépense ainsi. Très souvent les ouvriers ne peuvent travailler que cinq ou six heures par jour et quelquefois ils ne peuvent même pas travailler une heure par jour. Le fait s'est produit, l'année dernière et il y a deux ans; je parle d'après ce que j'ai constaté moi-même. J'approuve ces travaux de réparations. Ils sont très nécessaires parce que le quai est dans un état très pitoyable.

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre m'informe que l'ouvrage s'exécutera le plus tôt possible.

M. CHISHOLM: Il y a un crédit de $15,000 pour le port d'Inverness. A-t-on l'intention de dépenser cette somme, cette année, et quelle est la nature des travaux?

L'hon. M. ROGERS: Je ne m'attends pas à ce que nous jugions nécessaire d'exécuter ces travaux au cours de cette année.

M. TURRIFF: Qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire au sujet du port de Victoria? Une enquête a été faite, au co-

mité des comptes publics, et d'après les témoignages entendus, il semblerait qu'on aurait fait, dans une mesure considérable, des paiements non prévus et que les entrepreneurs réclamaient encore des sommes plus élevées que celles mentionnées aux conventions arrêtées. Selon les témoignages des fonctionnaires du département, la quantité de roc enlevé était plusieurs fois plus considérable que celle qu'on devait enlever. Je voudrais savoir ce que le ministre se propose de faire.

L'hon. M. ROGERS: Si mon honorable ami a suivi l'enquête du comité des comptes publics, il doit connaître les faits. L'ingénieur a donné des calculs pour l'extraction d'une plus grande quantité de roc que celle qu'on a réellement enlevée; du moins, c'est l'accusation. De ce côté, nous sommes parfaitement protégés. Au département nous avons amplement de fonds sous forme de dépôts et de retenus pour couvrir la perte. Nous avons retenu une somme considérable d'argent et le pays ne perdra pas un seul dollar à propos de cette affaire qui a été soumise à l'étude du comité des comptes publics. Lorsque nous avons entendu parler pour la première fois de la possibilité d'une estimation exagérée, nous avons envoyé M. Valiquette dans la Colombie-Anglaise pour se renseigner, et c'est ce qu'il a fait. Il a fait rapport qu'il ne croyait pas qu'en aucun cas on eût surpayé. Il existait, cependant encore un doute, et M. Saint-Laurent fut envoyé en Colombie-Anglaise avec mission de faire une autre enquête. Il étudia soigneusement toutes les circonstances et son rapport tendit à établir que certains entrepreneurs ont reçu plus que leur compte, à propos du roc enlevé. Mais qu'importe puisque le département est et continuera d'être protégé contre tout paiement exagéré dans chaque classification.

M. TURRIFF: Quelle est la quantité de déblais de roche qui figurera dans les comptes?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons renvoyé la question à la cour de l'Echiquier,—afin qu'elle se prononce sur les points au sujet desquels les ingénieurs sont en désaccord.

Travaux publics.—Rivière aux Français.—Prolongement du brise-lames, $2,000.

M. MCKENZIE: Il y a tant de rivières aux Français en Nouvelle-Ecosse que je me demande si celle-ci se trouve dans mon comté.

L'hon. M. ROGERS: Effectivement, ce crédit de $2,000 est affecté à la construction d'un brise-lames de 100 pieds de longueur, et de 16 à 20 pieds de largeur. L'ingénieur du district fait l'évaluation des frais que voici: 16,200 pieds d'encoffrement, à 10 cents, $1,620.

M. MCKENZIE: Ce crédit doit-il demeurer en suspens pour cette année?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. MCKENZIE: La même observation s'applique-t-elle à l'appointement de Plaster-Mines?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. MCKENZIE: Se propose-t-on de mettre en marche les travaux au havre des bateaux au Cap-Dauphin, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Nous ne comptons pas construire ces travaux cette année.

Travaux d'amélioration à Victoria-Harbour, $1,000,000.

L'hon. M. OLIVER: Quelle est la totalité des dépenses à Victoria-Harbour?

L'hon. M. ROGERS: L'entreprise adjugée à sir John Jackson pour le brise-lames est de $1,797,000. Les travaux ne sont pas encore commencés.

M. TURRIFF: Au début, on ne se proposait pas de dépenser une somme d'un chiffre supérieur à celui affecté aux améliorations du port.

L'hon. M. ROGERS: Outre l'entreprise adjugée à sir John Jackson, il y a aussi celle accordée à Grant, Smith et compagnie (limited) et à Macdonell au chiffre de $2,444,000, pour construction de quais.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Lundi, 8 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures sous la présidence de l'Orateur suppléant.

LE SOLDAT ADOLPHE GRENIER.

L'hon. M. MARCIL: Je désire signaler à l'attention du premier ministre, qui remplit en même temps les fonctions de mi-

nistre intérimaire de la Milice, une affaire qui m'a été soumise par M. l'abbé J. Dubé, curé de la paroisse de Saint-Godefroi, comté de Bonaventure, et ayant trait à la mort du soldats Adolphe Grenier, n° 416278 du 24e permuté du 41e bataillon d'outre-mer. Il s'agit évidemment d'un cas qui sort de l'ordinaire. Ce jeune homme, âgé de vingt ans, s'est enrôlé à Hull le 18 février 1915, et le 13 mars dernier, les dépêches le donnaient "comme ayant été tué au combat le 3 mars." Dans son engagement, les noms et adressé de son plus proche parent ne sont pas donnés. Il était le fils adoptif de Pierre Lecourtois et de sa femme, Geneviève Roussy. Ces braves gens l'avaient adopté alors qu'il n'était qu'un bébé de deux mois et ils l'ont élevé jusqu'à l'âge de vingt ans.

L'année dernière, il travaillait à Hull au service d'une société de marchands de bois; il s'enrôla sous les drapeaux et partit pour le front. En signant son engagement, il donna le nom d'Adolphe Grenier, supposant que c'était là le nom de son père, bien qu'il eût été élevé en réalité par les deux personnes dont j'ai déjà mentionné les noms; c'est une famille d'humbles pêcheurs. La question se soulève, à l'heure actuelle: qui va être mis en possession de la paye restant due au défunt et d'une police d'assurance de $1,000 à laquelle il a fait allusion au cours de deux lettres écrites sur des bouts de papier et que j'ai à la main, en ce moment? L'une de ces lettres est écrite au crayon de mine et il déclare qu'il a pris une police d'assurance au bénéfice de sa mère adoptive. Il existe une seconde lettre en date du 12 août 1915, au cours de laquelle il lui fait de touchants adieux à la veille du combat; il exprime l'espoir qu'il échappera au danger, mais dans le cas où il lui arriverait un accident, il institue sa mère d'adoption sa légataire universelle. Cette lettre est plutôt émue et l'on dirait qu'il pressentait le sort qui lui était réservé.

Il parle des sacrifices qu'il est sur le point de faire pour sa patrie, pour l'Angleterre et le Canada, et pour tous les habitants de ce pays. Voici, en outre, une lettre du commandant du bataillon dont ce jeune homme faisait partie; elle vaut la peine d'être lue.

Flandres, 19/3/16.

Cher monsieur Grenier:

Quand vous recevrez cette lettre le ministère à Ottawa vous aura sans doute appris la mort de votre fils.

Ayant été son commandant je désire témoigner de sa bonne conduite dans le service et qui a servi d'exemple aux soldats de tous rangs.

C'est pour moi un grand honneur de compter dans mon bataillon un si grand nombre de soldats Canadiens-français; mes officiers et moi les avons tous considérés comme constituant essentiellement la valeur de la section à laquelle ils appartiennent.

Si jamais vous avez besoin de mes services, veuilez m'écrire, et si je suis encore en vie je serai absolument heureux de faire tout le possible pour vous prouver la haute opinion que j'ai de la belle conduite de votre fils.

Au nom des officiers, sous-officiers et soldats de 24e, je vous offre mes cordiales sympathies.

Veuillez me croire sincèrement votre

(Signé): J. H. Gunn, lt.-col.

[L'hon. M. Marcil.]

D'après cette correspondance que m'a communiquée le curé, je vois que l'officier préposé à la succession des soldats décédés dit qu'il peut falloir environ quatre ou cinq mois au département pour régler cette question. Le curé signale comme il est étrange que l'acte d'engagement ne fasse allusion à aucun parent. Il était le fils adoptif de ces personnes, et par ces lettres, qui sont évidemment un testament quelle qu'en soit la valeur légale, il a légué tous ses biens à sa mère adoptive, Mme Pierre Lecourtois.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Voilà une question qu'aura à étudier la branche du ministère de la Milice chargé de conclure les arrangements nécessaires au sujet de la succession des soldats décédés. J'espère que mon honorable ami se mettra en communication avec le ministère de la Milice, auquel je signalerai sa requête. Nous nous associons tous aux sympathies exprimées par le commandant tant en son propre nom qu'au nom des sous-officiers et soldats du régiment, ainsi qu'à leur appréciation de la vaillance de ce jeune homme.

PRIX DE LA MORUE AU PORTUGAL.

M. LOGGIE: Je signalerai à l'attention du ministre du Commerce une question qui me paraît très importante. Voici une lettre qui m'a été envoyée d'Oporto le 19 avril 1916; j'en lirai seulement le dernier alinéa:

Les prix élevés que les denrées alimentaires ont atteints dans ce pays, surtout par suite de la baisse du change, ont décidé le Gouvernement à nommer, il y a quelque temps, des commissaires pour étudier la situation qui en résulte. Hier, est venue en vigueur une loi fixant arbitrairement le maximum des prix de la morue à un chiffre très inférieur à celui des prix actuels, qui sont déjà inférieurs à ceux que les expéditeurs demandent pour leur poisson. La loi mentionne la morue mais n'en spécifie pas l'origine. Par conséquent, nous ne savons pas si elle s'applique à la morue importée ou seulement à la morue préparée au Portugal. Dans l'intervalle, nous avons fermé tous nos magasins et demandé au gouverneur civil une définition de la morue que cette loi concerne. Nous avons aussi exposé notre cas au ministre britannique à Lisbonne.

Je vais passer cette lettre au ministre du Commerce, en lui demandant de faire ce

qu'il jugera conforme à l'intérêt du Canada, dans l'espèce.

PAIEMENTS AUX PARENTS DES SOLDATS.

L'hon. M. PUGSLEY: Je demanderai au ministre intérimaire de la Milice qui est le préposé spécialement chargé de payer la partie de la solde des militaires cédée par eux à leurs parents? Je m'en informe, parce que j'ai reçu, au sujet d'un jeune militaire, une lettre très énergique dont l'auteur me dit qu'il existe beaucoup de cas semblables à celui qui y est mentionné. Ce jeune homme avait cédé une partie de sa paye à sa mère. Il a été blessé et il est maintenant en Angleterre, et je suis informé que sa mère n'a rien reçu de sa solde depuis cinq mois. Ce cas me paraît inexplicable. Je ne veux pas lire la lettre à la Chambre, il vaut mieux que j'en envoie copie au premier ministre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le trésorier payeur général à Ottawa pourrait donner à mon honorable ami tous les renseignements qui lui permettraient de se mettre en communication avec ceux qui ont charge de cette affaire. Il y a, outremer, un payeur qui est par rapport au payeur de l'état-major dans la position d'un payeur de district.

Je donnerai instruction à ces fonctionnaires de s'occuper de l'affaire et si mon honorable ami veut leur communiquer les renseignements qu'il possède, elle sera réglée ici ou les démarches nécessaires seront faites pour qu'elle soit réglée de l'autre côté de l'Atlantique.

L'hon. M. PUGSLEY: Je remettrai une copie de la lettre à mon très honorable ami.

SERVICE POSTAL ENTRE SAINT-BERNARD et SAINT-MAXIME.

L'hon. M. LEMIEUX: Je tiens à signaler à l'attention du ministre des Postes un télégramme que j'ai reçu et au sujet duquel on me demande d'interpeller le Gouvernement. Comme la session est très avancée, je demanderai au ministre de bien vouloir me donner dès demain les renseignements demandés. Je désire avoir les noms des soumissionnaires et le texte du marché, pour le transport du courrier entre Saint-Bernard et Saint-Maxime de Scott, dans le comté de Dorchester.

3e LECTURE

Du bill (n° 96), déposé par M. Boys, pour faire droit à David Whimster Rhodes.

ADOPTION DE MODIFICATION PROVENANT DU SENAT.

M. SMITH propose l'adoption de modifications faites par le Sénat au bill (n° 31) autorisant la Eastern Canadian Union Conference Corporation of Seventhday Adventists.

—Ce bill a été adopté par la Chambre des communes, il y a quelques jours, puis envoyé au Sénat et de là au comité des bills d'intérêt privé de la Chambre haute. Quelques modifications ont été proposées et adoptées et le bill revient maintenant devant la Chambre des communes. Toutes les modifications sont acceptées par les intéressés.

(Les amendements sont adoptés.)

2e LECTURE

Du bill (n° 100), déposé par M. J. E. Armstrong, autorisant la compagnie de chemin de fer Manitoba-Ontario.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu oralement sont indiquées par un astérisque.)

LA LOI DE LA COLOMBIE-ANGLAISE CONCERNANT LES COMPAGNIES A FONDS SOCIAL.

M. BOIVIN demande:

1. Un jugement du Conseil privé a-t-il déclaré "ultra vires" la loi provinciale adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise qui oblige les compagnies à fonds social opérant en vertu de lettres patentes émises par le gouvernement fédéral à se faire enregistrer dans cette province et à payer au gouvernement de cette province un droit de permis afin d'y pouvoir faire affaires?

2. S'il en est ainsi, les honoraires illégalement perçus par le gouvernement de la Colombie-Anglaise ont-ils été remboursés aux compagnies qui ont obtempéré aux exigences de la dite loi provinciale?

3. Dans la négative, le Gouvernement se propose-il de se servir de ses bons offices pour induire le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique à rembourser les sommes ainsi perçues, en vue d'épargner aux compagnies à fonds social intéressées le trouble et les frais en cette matière?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice):

1. Cela dépend de l'interprétation donnée à la décision du comité judiciaire du Conseil privé, dans la cause de John Deere Plough Co. contre Wharton, causes en appel de 1915, 230. Leurs Seigneuries ont décidé que les dispositions de la loi provinciale de la Colombie-Anglaise qui était invoquée dans cette cause, pour obliger la compagnie

appelante à se faire enregistrer dans cette province pour être autorisée à exercer ses pouvoirs ou à tester en justice, n'étaient pas applicables pour les fins mentionnées.

2. Le Gouvernement n'a aucun renseignement sur ce point.

3. S'il est constaté que le gouvernement provincial doit rembourser cet argent, il faut supposer que ce dernier remplira ses obligations. Il ne paraît pas y avoir lieu, dans le moment, d'offrir nos bons offices.

REVENU POSTAL A AMHERST, SYDNEY ET NEW-GLASGOW.

M. SINCLAIR demande:

Quel a été, pour l'année terminée le 31 décembre 1915, le revenu postal perçu dans les villes de Amherst, de Sydney et de New-Glasgow?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): Revenu postal brut: Amherst, $36,088.43; New-Glasgow, $27,294.87; Sydney, $39,773.80.

BUREAU DE POSTE DE JOLIETTE.

M. SEGUIN demande:

1. Quel a été le coût total des travaux d'amélioration exécutés au bureau de poste de Joliette?

2. Ces travaux ont-ils été faits par contrat?

3. Quels ont été les soumissionnaires et le chiffre de chacune des soumissions?

4. A qui le contrat a-t-il été accordé et pour quel montant?

5. Des modifications ont-elles été apportées au contrat originaire et des extras ont-ils été payés pour telles modifications; quel est le prix de ces extras et à qui ces extras ont-ils été payés?

6. Le salaire payé aux ouvriers par l'entrepreneur a-t-il été celui de l'échelle de salaires établie par la loi?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. $36,959.75 ont été payés jusqu'à la présente date.

2. Oui.

3. Joseph Archambault et compagnie, $29,945, Jos Lalonde et C. B. Lafleur fils, limitée, $32,150; A. Durand, $38,777; D. A. Dostaler, $49,167.

4. Jos. Archambault et compagnie, $39,945.

5. Le marché a subi plusieurs changements que les entrepreneurs, MM. Jos. Archambault et Cie, ont exécutés. Les voici:

Changements à la tour	$ 2,625
Poutres et colonnes d'acier au premier étage	296
Réparations au sommet du mur d'avant, remplissage au tour des fenêtres, changements au logement du concierge et au sous-sol	537
Enlèvement de la clôture en pierre	12
Nouvelle entrée dans la cave	15
Changements à l'appareil de chauffage	180
Echelle conduisant à la tour de l'horloge	4
Porte et encadrement, escalier conduisant au logement du concierge	18
Changements aux radiateurs du premier étage et peinture en décors de la boiserie autour de la porte principale et de l'escalier	40
Autres lumières électriques, etc	16
Total	$ 3,743

La fourniture de l'aménagement a été adjugée à Schell et Cie au prix de $4,289 et de $185 pour travaux de surcroît.

6. Oui, autant que le Gouvernement le sait, vu qu'il n'a pas reçu de plaintes.

BUREAUX PUBLICS A JOLIETTE.

M. SEGUIN demande:

1. Combien le Gouvernement paye-t-il de loyer dans la ville de Joliette pour les bureaux de l'accise, des douanes, de l'inspection des poids et mesures et de l'inspection des postes? A qui ces différents loyers sont-ils payés, et quel est le montant de chaque loyer?

2. Pour quelle raison les bureaux d'accise, des douanes et de l'inspecteur des poids et mesures qui se trouvaient dans l'ancien bureau de poste de Joliette ont-ils été transportés dans les bâtisses extérieures que l'Etat a prises à loyer après que le bureau de poste eut été agrandi à grands frais?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1 et 2. L'Etat a payé jusqu'au premier mai les sommes suivantes pour des bureaux provisoires pendant l'exécution des améliorations et des agrandissements de l'édifice:

Pour le bureau d'accise à J. C. Rivest, $24 par mois. Pour le bureau de la Douane, à J. M. et J. A. Chaput, $50 par mois. Pour le bureau de l'inspecteur des Postes, à Amanda Dauphin, $22 par mois; ce bail sera prolongé temporairement, vu que le département des Douanes a besoin de l'espace qu'occupe le bureau de l'inspecteur des Postes. Le bureau des poids et mesures se trouve dans un immeuble loué de la succession J. A. Préville, du 2 janvier 1913 au 22 janvier 1914, moyennant un loyer de $264 par année.

L'édifice n'est pas encore achevé, mais les travaux étaient suffisamment avancés au premier mai pour permettre de quitter les bureaux provisoires.

LA PROPRIETE DE L'HOTEL CARSLAKE.

M. BURNHAM demande:

1. Quelle a été la somme totale accordée par la cour d'échiquier pour la propriété de l'hôtel Carslake, à Montréal?

2. Quelle somme a été payée?

3. Quels sont les chiffres et la date de chaque paiement?

4. Quelque paiement a-t-il été fait depuis que l'affaire a été portée en appel à la cour supérieure, et cet appel est-il encore pendant?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. $288,250 avec intérêt sur $68,750 du 15 octobre 1914, et sur $45,000 du 15 octobre au 3 décembre 1914.

2. $22,000.

3. Le 15 août 1914, $175,000; le 21 novembre 1914, $45,000; total, $220,000.

4. (a) non; (b) Oui.

VENTE DE FUSIL LEE-ENFIELD.

M. TURRIFF demande:

1. Combien de fusils Lee-Enfield ont été vendus par le Gouvernement depuis le 1er octobre 1911?

2. A qui ont-ils été vendus?

3. A quel prix ont-ils été vendus?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. Plusieurs fusils ont été vendus au gouvernement de la Nouvelle-Zélande, entre le 20 août et le 22 décembre 1913, et quelques-uns à la police fédérale.

2. Ils ont été vendus, je le répète, au gouvernement de la Nouvelle-Zélande et au commissaire de la police fédérale.

3. La somme totale obtenue a été de $15,-150.

QUAI DE L'ETAT A D'ISRAELI.

M. Tobin demande:

1. Des réparations ont-elles été faites au quai de l'Etat à d'Israëli (P.Q.), au cours de l'année 1915?

2. Dans l'affirmative, l'ouvrage a-t-il été exécuté à l'entreprise ou à la journée?

3. Si c'est en vertu d'un contrat, qui était l'entrepreneur et quelle somme a-t-il reçue pour ses travaux?

4. Si l'ouvrage a été fait à la journée, qui en a été le surveillant, combien de jours a-t-il été employé en cette qualité, et quel était son sadaire quotidien?

5. Quelle a été la quantité de bois utilisée; de qui a-t-il été acheté et quel en a été le prix par 1,000 pieds?

6. Quelle a été la somme totale dépensée pour ce quai en 1915?

7. A-t-on demandé des soumissions pour ces réparations?

8. Quels sont les noms des différents soumissionnaires, et le chiffre de chaque soumission?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Oui.

2. A la journée.

3. Répondu sous le n° 2.

4. Joseph Lemieux, 38 jours et demi, à $3 par jour, du 17 juin au 31 juillet 1915.

5. De J. H. Parent, de Disraéli, 13,350 pieds de madriers de 10 par 12, à $18, $241.-82; 28,721 pieds de madrier de 12 par 12, à $19, $545.69; 5,031 pieds de madrier de 12 par 12, à $23, $115.70; total, $903.21.

6. $2,174.41.

7 et 8. Répondu sous le n° 2.

ENTREPRISE DU COURRIER A BROMPTONVILLE, ITINERAIRE N° 2.

M. TOBIN demande:

1. Quel est le courrier d'entreprise de l'itinéraire rural désigné sous le nom de "Bromptonville n° 2"?

2. Quelle rétribution reçoit-il?

3. Quand l'entreprise a-t-elle été adjugée?

4. Y a-t-il eu appel de soumissions? Dans l'affirmative, quels sont les différents soumissionnaires et quel est le chiffre de chaque soumission?

5. La soumission faite en premier lieu par l'entrepreneur actuel était-elle la plus basse, ou le chiffre en a-t-il été subséquemment diminué?

6. A-t-on changé l'itinéraire depuis l'adjudication de l'entreprise?

7. Dans l'affirmative, le prix d'adjudication a-t-il été augmenté par suite de ce changement?

8. Pourquoi n'a-t-on pas adjugé l'entreprise au soumissionnaire dont l'offre était, en premier lieu, la plus basse?

9. Qui a conseillé de permettre à l'entrepreneur actuel de faire une deuxième offre d'un moindre chiffre?

L'hon. M. CASGRAIN:

1. Gédéon Hains.

2. $695.

3. Le 7 avril 1915.

4. Oui Honoré Laberge, de Bromptonville, $700; Oscar Bachand, de Bromptonville, $750; Gédéon Hains, de Bromptonville, $790; Gédéon Boisvert, Côte Saint-Joseph, $1,000; David Richards, Sherbrooke, n° 3, $1,100.

5. Des offres reçues, celle de Gédéon Hains était la plus basse.

6 et 7. Le 25 novembre, un changement d'itinéraire était décidé qui devait allonger le trajet de 3 milles, l'entrepreneur devait être retribué proportionnellement à la longueur additionnelle de l'itinéraire, ainsi qu'il est stipulé dans le marché.

8 et 9. Après avoir fait parvenir sa soumission, Gédéon Hains offrit, par l'entremise du docteur John Hayes, de se charger de l'entreprise moyennant $695 par année, et son offre fut acceptée.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

Par M. Turgeon:—Copie de toutes dépêches, lettres et correspondance concernant la destitution d'Augustin Lanteigne, receveur de la poste à Island-River, comté de Gloucester (N.-B.).

La Chambre a ordonné sans débat le dépôt de ces documents.

PROJET DE PRETS AU NORD-CANADIEN ET AU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

—Monsieur l'Orateur, je fais cette motion pour avoir l'occasion de donner des explications sur les prêts de $8,000,000 que nous projetons de faire au Grand-Tronc-Pacifique, et de $15,000,000 au Nord-Canadien, sommes qui sont inscrites au budget supplémentaire déjà déposé, ainsi que sur la politique du Gouvernement en ce qui concerne la situation des chemins de fer en général. La situation financière des deux compagnies dont il s'agit ici est devenue tellement critique que, dans l'opinion du Gouvernement, il y va de l'intérêt général de faire ces prêts. Il y a deux ans, on s'en souvient, le Parlement décidait d'aider ces deux compagnies, en en garantissant les obligations, à terminer leurs entreprises. On pensait dans le temps que le produit des obligations ainsi garanties—celles du Nord-Canadien, représentaient $45,000,000 et celles du Grand-Tronc-Pacifique, $16,000,000—permettrait à ces deux compagnies d'atteindre les objets qu'elles avaient en vue. Quelques semaines après l'adoption de la loi autorisant cette garantie et au lendemain pour ainsi dire de la signature des deux contrats portant garantie du remboursement des obligations dont je parle, la guerre éclatait qui, par son contre-coup indirect sur les affaires et la finance, faisait immédiatement qu'il était impossible de vendre sur la place de Londres ou ailleurs d'autres valeurs que celles que les gouvernements émettaient eux-mêmes pour les objets de la guerre.

Pour que la loi dont j'ai parlé portât ses fruits et dans le but d'assurer la poursuite des travaux de construction de ces deux lignes transcontinentales, le Gouvernement fédéral fit des prêts en billets du Dominion sur la garantie des valeurs dont il avait garanti le remboursement. C'est ainsi qu'il fit une avance de $10,000,000 à la compagnie du Nord-Canadien et de $6,000,000 à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Pour le prêt de $10,000,000 fait au Nord-Canadien, le Gouvernement prit en garantie $12,500,000 des obligations garanties de cette compagnie, et $7,500,000 des obligations garanties du Grand-Tronc-Pacifique pour les $6,000,000 avancés à ce dernier. Ces prêts furent subséquemment ratifiés par le Parlement. On jugea dans le temps qu'il y allait de l'intérêt national d'assurer l'achèvement de ces deux entreprises auxquelles l'Etat avait déjà consacré des sommes si considérables.

On avait d'abord pensé que la guerre ne durerait pas plus de quelques mois, que le dérangement des affaires et la perturbation de la situation financière occasionnés dans le monde entier par l'ouverture des hostilités ne seraient que de courte durée.

Espérances et prédictions qui ne se réalisèrent pas. La guerre a augmenté en étendue et en intensité depuis son début, sans qu'il nous soit possible, à l'heure qu'il est, d'en prévoir l'issue; au contraire, tout semble indiquer que la lutte terrible dans laquelle nous sommes engagés va se prolonger indéfiniment.

La guerre a atteint les deux grandes compagnies de chemin de fer en question de deux manières; d'abord toutes deux se virent obligées de vendre leurs obligations, même les obligations garanties dont j'ai parlé, à un prix moins élevé qu'elles n'auraient obtenu sans la guerre. Le prix des obligations garanties a tombé sensiblement. Les députés se rappellent qu'en plus des $45,000,000 d'obligations garanties, la compagnie du Nord-Canadien avait émis environ $55,000,000 d'obligations supplémentaires qu'elle devait mettre en vente et dont elle aurait affecté le produit à l'achèvement de l'entreprise. La situation financière ne lui a pas permis de réaliser de cette vente plus que $10,500,000 de moins que la somme qu'elle pensait obtenir d'après les prix en cours avant la guerre.

La première année de la guerre, à cause de l'interruption du commerce en général, vit une grande diminution des recettes de tous les chemins de fer canadiens. Sur le Pacifique-Canadien, le réseau le plus considérable, les recettes brutes tombèrent de $130,000,000 à $99,000,000, soit une réduction de 25 p. 100. Les recettes nettes furent réduites à peu près dans la même proportion, soit de $42,000,000 à $33,000,000. L'abondante récolte, surtout dans l'Ouest, a l'an dernier produit une augmentation considérable des recettes des chemins de fer, mais d'un autre côté il ne faut pas oublier que nous avons eu, surtout dans l'Ouest canadien, un hiver exceptionnelement rigoureux, de sorte que les frais d'exploitation de tous les chemins de fer au pays furent beaucoup plus onéreux.

Les conditions empêchèrent les compagnies du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique de vendre leurs obligations aux prix sur lesquels elles comptaient lorsqu'on leur vota des garanties pour $45,000,000 et $16,000,000 respectivement.

Il y eut de plus, comme je l'ai fait observer, une réduction dans les recettes de la première année de la guerre sur celles auxquelles les compagnies avaient lieu de s'attendre, si la paix n'avait pas été rompue.

Ensuite, les difficultés du marché financier dues à la guerre empêchèrent les compagnies de terminer les travaux qu'elles avaient projetés. Le Nord-Canadien inaugura son service direct seulement en décembre dernier, soit près d'une année plus tard que la date qu'elle s'était proposée avant que la guerre éclatât.

A cause de ces circonstances, les affaires de ces deux compagnies de chemin de fer, largement subventionnées par le crédit de l'Etat, ont causé au ministère une grande anxiété depuis plusieurs mois. La situation financière s'améliorant et avec la perspective de meilleures recettes nous espérions qu'il n'y aurait pas à ajouter aux subventions importantes de 1914; mais les états que les compagnies de chemin de fer en question ont présentés, et que j'ai déposés, la situation financière qui reste la même, la guerre qui continue de sévir, rendent absolument nécessaire notre intervention en faveur de ces compagnies, si nous voulons leur éviter la banqueroute.

Depuis la guerre, le ministère s'est donné pour ligne de conduite le maintien au Canada de l'équilibre et de la confiance publique dans le domaine financier et économique. C'est pourquoi, comme je l'indiquais, nous avons une inquiétude grandissante concernant la position financière de ces deux grandes entreprises transcontinentales, dont les affaires intéressent de si près le crédit de l'Etat dans la sphère fédérale et provinciale. Ces deux compagnies ont émis pour plusieurs centaines de millions de dollars des obligations que détiennent aujourd'hui des capitalistes d'Angleterre, des Etats-Unis et d'Europe. Une crise dans leurs finances aurait à coup sûr une grave réaction sur le crédit du Dominion sur les marchés étrangers.

Sans élucider davantage ces questions, que nos collègues, je crois, connaissent suffisamment, je désire donner un court aperçu de la situation financière de ces deux compagnies de chemin de fer. La voie du Grand-Tronc-Pacifique est maintenant complète de Winnipeg à Prince-Rupert. La compagnie a émis des obligations que le gouvernement canadien a garanties pour une somme, en chiffres ronds, de $78,000,000.

Le Gouvernement, le ministère actuel et le précédent, a de plus fait des prêts pour une somme de $25,000,000, ce qui porte à plus de $100,000,000 le chiffre des garanties et des prêts de la part du gouvernement fédéral.

En outre, les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan ont donné leurs garanties à l'endroit de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'à concurrence de $13,000,000, de sorte que, en chiffres ronds, ce dernier possède des garanties du gouvernement fédéral qui représentent $78,000,000; qu'il a obtenu du gouvernement fédéral des prêts qui s'élèvent à $25,000,000, et que la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique a émis des obligations au montant de $13,000,000 garanties par les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. A l'égard donc de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, le crédit public du Canada et celui des deux provinces en questions se trouvent engagés pour un montant d'au moins $115,000,000. Outre les garanties fournies par le gouvernement fédéral et par les gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et de l'Alberta sur les obligations de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et ses embranchements, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique du Canada a garanti des obligations supplémentaires de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pour un montant total de $97,000,000.

La Chambre n'ignore certainement pas que ce fut grâce au crédit du Gouvernement fédéral uni au crédit de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique que cette dernière s'est trouvée en état de mener à bonne fin son entreprise. En outre des $97,000,000 dont j'ai parlé comme garantie par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, cette compagnie a consenti des prêts à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, à la compagnie des embranchements du Grand-Tronc-Pacifique et à la compagnie de prolongement du Grand-Tronc-Pacifique—celle-ci étant également une compagnie filiale du Grand-Tronc-Pacifique, prêts qui représentent un montant dépassant $25,000,000 pour lequel elle détient les billets des compagnies en question, et le montant relativement minime de $3,000,000 à $4,000,000, je crois, des obligations de la compagnie des embranchements du Grand-Tronc, qui—je l'ai déjà dit—sont garanties par les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada est une compagnie puissante, il va sans dire. Pourtant, elle n'a pas échappé et elle ne peut se soustraire maintenant au sort fait à toutes les autres compagnies par l'état désavantageux du marché financier occasionné par la guerre. Au point de vue de considérations qui affectent son crédit, elle se trouve maintenant

dans l'impossibilité d'aider davantage la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique dont elle a garanti les obligations jusqu'au montant que j'ai mentionné et à laquelle ainsi qu'à ses embranchements elle a fait ces prêts dépassant $25,000,000. Le fait ressort encore plus à la suite de la fermeture du marché de Londres à toutes nouvelles émissions d'obligations. Et encore: la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada se trouve elle-même en face de la nécessité d'exécuter des travaux d'améliorations et de faire des installations, ce qui entraîne la dépense de montants considérables d'argent, sur le réseau qu'elle possède en propre par tout le Canada.

J'ai déclaré qu'à cause de considérations qui affectent son crédit, la compagnie du Grand-Tronc du Canada ne pouvait plus aider la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou ses embranchements; à ce propos, je veux lire des extraits des lettres de M. Alfred W. Smithers, président de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada, qui sont publiées dans les états financiers relatifs à la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique que j'ai déposés sur le bureau et dont des copies ont été distribuées aux membres de la Chambre. M. Smithers dit:

> Dans les circonstances présentes, il est tout à fait impossible pour la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc de faire face aux obligations supplémentaires qui surgissent à l'occasion du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Et plus loin:

> Nous avons fait tout en notre possible pour nous procurer les fonds nécessaires et la difficulté s'est accrue énormément de l'état désastreux créé par la guerre sur le marché de la finance. Nous sommes maintenant rendus "au bout de notre rouleau", en ce qui concerne la mise sur le marché des obligations du Grand-Tronc-Pacifique.
>
> Les premiers paiements de l'intérêt, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, après le 1er janvier prochain, deviendront dus, le 12 mars. Ils s'élèvent à $1,000,000 exactement et rien ne fait prévoir que nous soyons en état de rencontrer ce paiement.

Et il continue ainsi:

> L'état des chemins de fer du Canada est sérieux, et le moindre manquement de la part de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pourrait entraîner des conséquences graves pour l'état général des finances du Canada. Le bureau estime que ce danger disparaîtra si le Gouvernement accepte le projet qu'il lui soumet, ce qui sauvera l'état général des affaires, tout en permettant à la compagnie du Grand-Tronc de remplir son devoir envers le public, ainsi que je l'ai déjà expliqué.

[Sir Thomas White.]

D'après les chiffres que j'ai donnés et les déclarations que j'ai faites on constatera que le crédit et la position de la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada sont intimement liés à l'état de choses auquel la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique doit faire face.

Le Grand-Tronc-Pacifique a passé la période de construction. Je veux dire un mot au sujet de sa situation financière. Ses dépenses fixes pour l'exercice courant s'élèvent à $7,200,000, ce qui comprend naturelement l'intérêt sur ses obligations. A cela, il faut ajouter un déficit dans l'exploitation, l'entretien et des réparations exceptionnelles, formant un total probable de plus de $9,000,000 dans les opérations du prochain exercice. Je dois dire, en outre, à la Chambre, que les deux compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc sont en retard dans le paiement des intérêts sur le prêt de $25,000,000 fait à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement. Au 1er avril dernier, les intérêts dus et non payés s'élevaient à $1,350,000. J'ai déposé sur le bureau de la Chambre un état, signé par le vice-président et le secrétaire-trésorier de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, donnant les détails des sommes que je viens de mentionner. En un mot, la situation est comme suit: Déficit approximatif dans les dépenses fixes et l'exploitation de la ligne pendant le prochain exercice $9,000,000; arrérages d'intérêts dus au Gouvernement fédéral.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Ces arriérés sont-ils pour tout l'exercice courant?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les arriérés sont de $1,350,000. Je dois faire remarquer qu'en vertu de la convention de 1903 entre le Grand-Tronc et la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, l'Etat sera appelé à payer, cette année, sans recours, l'intérêt sur les obligations émises pour la division des montagnes. La Chambre se rappellera qu'en vertu de cette convention, le gouvernement fédéral est obligé pendant sept ans de payer, sans recours, l'intérêt sur les obligations de la division des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique. Le Gouvernement, par suite de la garantie qu'il a donnée, est responsable de la somme de $2,400,000 par année, représentant une partie des intérêts sur les obligations de la division des montagnes. La part dont la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique est responsable est d'environ $4,000,000.

On verra d'après cet exposé que les recettes de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifi-

que, non seulement ne suffisent pas à payer les dépenses fixes, mais qu'il y a aussi un déficit considérable dans l'exploitation même de la ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'en suivant la même méthode, mon honorable ami sépare les frais d'exploitation de la division des prairies, de celle de la division des montagnes? En d'autres mots, est-ce que les recettes de la division des prairies égalisent les dépenses d'exploitation, et est-ce que le déficit n'est que dans l'exploitation de la division des montagnes?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'exploitation de ni l'une ni l'autre des divisions ne couvre, je crois, ses frais. Je n'ai pas les chiffres en détail devant moi, mais je pourrai les donner à mon honorable ami lorsque la Chambre sera en comité.

L'hon. M. PUGSLEY: L'exposé montre que les recettes nettes de la division des prairies sont de $600,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas devant moi le tableau des frais d'exploitation, et je ne saurais dire si les recettes sont suffisantes pour faire face aux frais d'exploitation et à une partie des frais fixes.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sont pas les recettes nettes après les frais d'exploitation payés.

L'hon. sir THOMAS WHITE: La situation serait que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation de la division des prairies serait de $600,000, et qu'il ne resterait que cette somme pour payer les dépenses fixes. Mais, ainsi que je l'ai dit, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique non seulement est incapable de payer sur la partie entre Winnipeg et Prince-Rupert aucune partie de ses frais permanents, mais elle est considérablement en déficit dans l'exploitation de sa ligne. La somme qu'il faudra trouver pour payer le déficit, les dépenses fixes et les réparations, sera, comme je l'ai dit, de $9,000,000 par année.

Pour se rendre compte de la situation future de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, il faut ne pas oublier qu'à part le déficit dans l'exploitation de sa ligne, et la somme qui est nécesaire pour payer les dépenses fixes, il y a à pourvoir aux améliorations, réfections et achat du matériel roulant nécessaire pour faire marcher l'entreprise. Ces frais, d'après les estimations du ministère des Chemins de fer s'élèveront à trois, quatre et peut-être cinq millions de dollars dans une année ou deux.

J'examinerai maintenant la situation de la compagnie du Nord-Canadien. Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915, les recettes nettes se sont élevées à $6,000,000.

Pour le présent exercice, qui se termine le 30 juin 1916, l'évaluation est d'à peu près 9 millions, d'après ce qui a été reçu et dépensé jusqu'à la fin du mois de mars, qui est la dernière date pour laquelle les chiffres soient donnés. J'ai dit à la Chambre que la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien n'avait pu réaliser la somme qu'elle espérait obtenir par la vente des valeurs, garanties ou non, qu'elle possédait en 1914 lorsque le parlement lui a voté une garantie de 45 millions. C'a été $10,500,000 de moins que ses prévisions. Les frais fixes du réseau des chemins de fer du Nord-Canadien se montent, en chiffres ronds, à près de 15 millions. Quand je dis le réseau des chemins de fer du Nord-Canadien, j'y comprends les compagnies constituantes et les compagnies auxiliaires. Depuis qu'a été votée, il y a deux ans, la loi en question, les gains nets du Nord-Canadien ont été appliqués à deux objets, savoir le paiement des intérêts sur les obligations (frais fixes) et l'acquitement des comptes de construction, autant du moins que cela a été possible, puisque les frais fixes et le déficit du compte de la construction ont excédé le montant des gains nets disponibles à cette fin. Par la loi qui, en 1911, a garanti, jusqu'à concurrence de 35 millions, les obligations du Nord-Canadien d'Ontario, de même que, par la loi qui, en 1914, garantissait, jusqu'à concurrence de 45 millions, celles de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, il était dit que cette dernière pourrait, pendant trois ans, compter que le gouvernement fédéral ferait l'avance des intérêts dus sur ces obligations et que ce serait ajouté à la dette gagée. Cette législation va prendre effet au cours de la présente année; de sorte que la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien va, dès la fin du présent exercice, c'est-à-dire le 1er juillet, s'adresser au gouvernement fédéral, comme aussi au gouvernement de la Colombie-Anglaise, puisque cette province a, elle aussi, une législation qui touche pareillement à sa garantie, pour que l'avance lui soit faite d'une somme de $4,500,000 environ destinée au paiement des intérêts dus sur les 35 millions, sur les 45 millions, comme aussi sur les obligations que la province de la Colombie-Anglaise a pareillement garanties par ses lois. D'où il suit que, pour le prochain exercice, les frais fixes de la compagnie de chemin de fer du Nord-Canadien,

en tant qu'ils ont un effet sur ses finances, vont être réduits à environ 11 millions. Le Nord-Canadien a une dette consolidée totale de 383 millions. Sur cette somme, le gouvernement fédéral a garanti pour 104 millions d'obligations.

L'hon. M. GRAHAM: C'est-à-dire tout le réseau?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La garantie totale du Dominion pour tout le réseau des chemins de fer du Nord-Canadien s'élève à 104 millions.

L'hon. M. GRAHAM: Je parle de la dette, et je demande si c'est pour tout le réseau?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, pour tout le réseau. Il a de plus été garanti par les provinces pour 107 millions des obligations du Nord-Canadien. Sur cette somme, la province d'Ontario, pour sa part, a $25,500,000, la Saskatchewan, 15 millions, l'Alberta, 19 millions et la Colombie-Anglaise, 40 millions, ce qui fait en chiffres ronds, comme je l'ai dit, une garantie par les provinces des obligations du Nord-Canadien pour 107 millions. Le total garanti par les provinces et le Canada ensemble s'élève à 211 millions. D'où il suit, monsieur l'Orateur, que le crédit du Dominion et des provinces se trouve présentement engagé dans cette entreprise du Nord-Canadien pour 211 millions. Outre ces 211 millions d'obligations garanties dont je viens de parler, il y en a pour 147 millions qui ne sont pas garanties; à quoi il faut ajouter 25 millions d'obligations convertissables à même le revenu, ce qui fait, comme je l'ai dit au début, une dette consolidée totale de 383 millions pour tout le réseau. A cela il faut encore ajouter le principal des obligations émises pour le matériel, et dont les versements deviennent exigibles à de certaines époques. Ce principal s'élève en tout à la somme de 17 millions. Quoique les valeurs que ces dernières nantissent soient contenues dans le total des obligations que je viens de mentionner, il y a des emprunts temporaires et des obligations courantes dont le chiffre s'élève à 92 millions.

J'ai déposé sur le bureau de la Chambre un état financier rectifié par les vérificateurs de la compagnie, MM. Webb, Read, Hegan, Cottingham et compagnie, indiquant en détail les emprunts à brève échéance et les obligations courantes, s'élevant à $92,000,000.

Je dois dire que s'il y a tant d'emprunts à brève échéance et d'obligations courantes, c'est que, depuis que la guerre a éclaté, il nous a été impossible de vendre, du moins jusqu'à récemment, des valeurs à longue échéance et les opérations financières des compagnies de chemins de fer et autres ont consisté à garantir les valeurs et à émettre en retour des billets à brève échéance, venant à échéance dans un an ou deux. Les fonctionnaires de la compagnie du Nord-Canadien prétendent qu'ils seront en mesure de renouveler les emprunts à brève échéance figurant dans cet état financier ou de renouveler leurs emprunts; mais s'ils ne reçoivent pas d'aide relativement à leurs obligations courantes, il leur sera impossible de continuer leur gestion financière jusqu'à la fin de l'année.

M. G. M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il bien nous expliquer le deuxième item, page 8, relatif au prêt consenti par le gouvernement fédéral au Nord-Canadien sur les actions-débentures de 4 p. 100. (garantie de l'Etat)?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A l'autom ne de 1914, lorsque les marchés mondiaux étaient fermés, le gouvernement fédéral émit deux emprunts sur des billets fédéraux, l'un de $10,000,000 pour le Nord-Canadien; l'autre de $6,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique, sur la garantie respective de $12,500,000 des valeurs du Nord-Canadien et sur la garantie de $7,500,000 de valeurs du Grand-Tronc-Pacifique, portant garantie de l'Etat.

M. MACDONALD: Subordonnément à quelle loi?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il n'existait pas de loi à cet égard; mais à la session suivante de notre législature, les transactions furent ratifiées par le Parlement. On estime que le minimum de l'aide qui permettra à la compagnie du Nord-Canadien de faire sa gestion financière, au cours de l'année, est de $15,000,000.

M. MACLEAN (Halifax): Le ministre voudra-t-il bien nous dire l'emploi qu'on fera de ces $15,000,000?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si l'honorable député le veut bien, je reviendrai sur cette question, en séance du comité. Cet état financier portant sur l'emploi à faire de ces $15,000,000 est celui-ci: dépenses effectuées ou dettes contractées pour divers paiements de l'intérêt, à échéance sur les valeurs, et de priorité relativement aux $45,000,000 garantis par l'Etat, dans la loi de 1914; versements à faire sur les obligations relatives à l'équipement et à compte de la construction. Le minimum de l'aide

qui permettra à la compagnie de continuer sa gestion financière au cours de l'année est de $15,000,000.

M. R. B. BENNETT: Le ministre dit qu'il faut $15,000,000 pour le service des frais d'intérêt de $4,500,000 sur les $45,000,000 et les $35,000,000. Il resterait $11,000,000. D'après son estimation, quel est le chiffre des gains nets du réseau, au 30 juin 1916?

L'hon sir THOMAS WHITE: Près de $11,000,000.

M. BENNETT: Il n'y aurait donc pas de déficit.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est là l'estimation.

M. BENNETT: En présence de pareille situation pourquoi demandez-vous $15,000,000? L'honorable député observera que, d'après l'état des emprunts à brève échéance et des obligations courantes, la compagnie du Nord-Canadien s'est endettée de $92,000,000 pour certaines avances et pour emprunts qu'elle a négociés, et que sur cette somme il y a $16,000,000 ou $18,000,000 se rattachant à l'intérêt, auxquels elle a pourvu au moyen de valeur ayant priorité sur les $45,000,000 de valeurs négociables portant garantie de l'Etat, et aux versements du principal des valeurs relatives au matériel et au compte de construction. Il faut que la compagnie du Nord-Canadien reçoive ces $15,000,000, si l on veut qu'elle demeure solvable. C'est le minimum de la somme qui lui permettra de continuer sa gestion financière.

M. BENNETT: Comment se décompose-t-elle?

L'hon. sir THOMAS WHITE: En séance du comité, je serai bien aise de donner les détails. Je ne les ai pas sous les yeux pour le moment.

M. G. M. MACDONALD: Il serait préférable de les donner maintenant, afin d élucider la question.

M. BENNETT: C'est d'importance vitale.

M. MACLEAN: C'est à la page 9 de l'état financier.

M. BENNETT: Oui, mais cela ne comprend pas ce dont il parle maintenant.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je me ferai un plaisir de donner les détails au comité. La page 9 contient le tableau montrant les avances qui ont été faites pour le paiement d'intérêts dus sur le principal, sur le compte de construction et pour faire face aux obligations principales et partielles.

M. BENNETT: Avez-vous l'intention de vous charger des garanties du revenu, $25,000,000?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, il n'en est pas question du tout.

M. BENNETT: Vous ne voudriez pas, par un effort quelconque d'imagination appeler cela une partie de la dette consolidée.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, je ne le dirai pas, "par un effort quelconque d'imagination", mais pour montrer que je suis d'accord avec mon honorable ami, j'ai indiqué les différentes valeurs et ensuite j'ai mentionné le capital revenu convertible en obligations. Mais l'intérêt sur ce dernier n'est payable qu'à de certaines conditions. L'intérêt qu'on ne se propose pas de payer avec cette somme de $15,000,000, a trait seulement à cette partie de la dette intérêt de la compagnie qui est payable sur des valeurs de priorité s'élevant à $45,000,000 sous forme de mortgage, garanti par le Dominion, sur le Canadian-Northern. En d'autres termes, le gouvernement canadien a une hypothèque de $45,000,000 sur l'entreprise. Si le gouvernement fédéral entrait en possession, en vertu de l'hypothèque de $45,000,000, il serait obligé de faire ce à quoi est tenu tout créancier hypothécaire pour protéger son titre s'il le désirait, c'est-à-dire de payer l'intérêt sur les titres existants et qui passent avant lui. Il y a une disposition dans la garantie hypothécaire consentie par la loi de 1914, qui prévoit le paiement de l'intérêt sur les titres existants afin de protéger l'intérêt du Dominion dans les valeurs de garantie.

J'ai déclaré que le montant minimum qui permettra à la compagnie du Nord-Canadien de faire honneur à ses affaires et de continuer financièrement pendant l'année, s'élève à $15,000,000 et le montant minimum qui permettra de continuer au Grand-Tronc-Pacifique comme compagnie solvable, s'élève à $8,000,000. Ce sont les deux montants qui seront inscrits au budget et seront discutés par la Chambre.

M. E. M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il expliquer pourquoi la somme de $15,000,000 est le minimum en ce moment? Cette question est très compliquée

et quand le ministre en arrive à ce sujet qui est vital pour comprendre la question, il propose de remettre à plus tard l'étude de ce point important.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si mon honorable ami veut examiner le tableau financier des emprunts temporaires qui ont été présentés à la Chambre, il verra immédiatement que la situation ne peut pas durer, et la question se pose de savoir quelle mesure de secours on peut accorder pour que la compagnie du Nord-Canadien puisse continuer. Les avances qui ont été faites à titre temporaire, devront être en grande partie remboursées avant que la compagnie puisse obtenir du crédit pour continuer. Ces emprunts ont été négociés sur garanties énumérées dans le tableau que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre et la compagnie du Nord-Canadien en est arrivée au moment où elle n'a plus de garanties à donner et si elle ne reçoit pas cette aide, elle ne pourra plus continuer. J'estime que tout homme versé dans la finance, en examinant le tableau déposé sur le bureau relativement au Nord-Canadien constatera qu'au moins une somme de $15,000,000 sera nécessaire pour aider financièrement la compagnie et lui permettre d'exploiter son réseau pendant l'année prochaine.

L'hon. M. PUGSLEY: En examinant cet état, je suis frappé d'y trouver une omission singulière. Il n'y a pas de statistiques des recettes ou des dépenses d'exploitation du Nord-Canadien. Le ministre ne pense-t-il pas que c'est important d'en donner connaissance à la Chambre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai dit à mon honorable ami que les recettes et les frais d'exploitation pour l'exercice financier ne pouvaient pas être présentés en ce moment, sauf comme évaluation.

L'hon. M. PUGSLEY: Il n'y a pas même d'évaluation.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je pourrais obtenir une évaluation signée du gérant général de la compagnie mais je ne pense pas que ce soit une bonne méthode de soumettre à la Chambre des évaluations, à moins que la Chambre ne le désire d'une manière spéciale.

L'hon. M. PUGSLEY: Donnez à la Chambre les prévisions pour les derniers six mois.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mais je ne veux qu'exposer des faits devant le Parlement. Ce sont les faits et tous les faits que j'ai communiqués sur le bureau relativement à la situation financière de la compagnie. Toutefois, si c'est le désir de mon honorable ami ou de n'importe quel autre membre du Parlement que le gérant général de la compagnie du Nord-Canadien prépare un état approximatif des recettes prévues pour l'exercice financier se terminant au 15 juin 1916, recettes que j'ai estimées à $9,000,000, je pourrai leur fournir un pareil état. Je serai certainement en mesure d'obtenir un état relativement au chiffre qu'atteindront les recettes nettes de la compagnie, suivant les prévisions des administrateurs, pour l'exercice de 1916, mais il est inutile pour moi de le faire observer, ces chiffres ne sauraient être rien autre chose que des prévisions.

L'hon. M. PUGSLEY: J'aurais cru qu'il fût important et fort désirable, afin que le Parlement soit en mesure de former son opinion relativement à la nécessité de venir en aide à la compagnie, que l'on nous fournît un état des recettes et des dépenses d'exploitation pour l'année dernière ainsi qu'une estimation des recettes et des dépenses d'exploitation probables pour l'année qui vient.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le dernier rapport financier de la compagnie qui ait été publié et que je suis en mesure de me procurer, établit les recettes nettes pour l'exercice qui s'est terminé au 15 juin 1915. Je l'ai déclaré, dans la première partie de mon discours, les recettes prévues si nous nous basons sur les recettes réelles qu'a réalisées la compagnie à venir jusqu'au 31 mars de l'année courant, devraient être de $9,000,000, mais je le ferai observer à cette Chambre, il ne s'agit pas tant d''une question de recettes que d'une question de finance.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre a donné un état des recettes du Grand-Tronc-Pacifique, mais il ne nous a pas donné le chiffre des recettes du Nord-Canadien.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai communiqué à cette Chambre un état donnant les recettes du Nord-Canadien pour l'exercice de 1915 ainsi que les recettes prévues pour l'exercice 1916; en outre, j'ai fourni un état des dépenses fixes. J'ai donné les chiffres très en détail à ce sujet, il y a quelques instants à peine.

L'hon. M. PUGSLEY: Dans l'état qui a été déposé relativement au Grand-Tronc-Pacifique, on estime approximativement les pertes qu'entraîne l'exploitation de cette voie ferrée. On y donne le chiffre approximatif des recettes nettes pour la division des prairies ainsi que les pertes qu'occasionnera probablement la division des montagnes Rocheuses; mais je ne vois pas de relevé de cette nature en ce qui a trait au réseau du Nord-Canadien.

L'hon. M. WHITE: S'il en est ainsi et que mon honorable ami tienne à avoir ces chiffres, je vais m'efforcer de me les procurer.

M. BENNETT (Calgary): Les statistiques des recettes sont actuellement complètes jusqu'à la dernière semaine d'avril; or, nous sommes dans la première semaine de mai, de sorte que l'on aurait à prévoir les recettes que pour une période de sept semaines.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Afin de préciser, on m'informe que les chiffres concernant les recettes et les dépenses réelles sont complets à venir jusqu'à la fin de mars. Mon honorable ami se rend parfaitement compte, je n'ai aucun doute à ce sujet, qu'il s'écoule quelque temps avant de recevoir les rapports tout particulièrement ceux de l'Ouest.

M. BENNETT (Calgary): Je les ai à venir jusqu'à la fin d'avril.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami veut parler des chiffres qui sont publiés, et je parle de la tenue des livres et de la situation financière. A tout événement, mon honorable ami est au courant des chiffres des recetes nettes, qui ont, il l'affirme, été publiés à venir jusqu'à la fin d'avril or, ces chiffres se basent évidemment sur les recettes et les dépenses réelles autant que la compagnie a pu se rendre compte de leur exactitude, à venir jusqu'à la date où ils ont été publiés.

En étudiant la question de savoir si, dans les circonstances critiques qu'elles traversent, il est opportun de venir encore une fois en aide à ces deux entreprises de chemin de fer, qui comprennent 12,000 milles de voie ferrée qui sont terminés et qui mettent en question vitale le crédit public de la puissance et des provinces, nous nous trouvons en présence de trois alternatives purement et simplement, à mon point de vue. L'une de ces alternatives consisterait à refuser toute assistance et à permettre que les affaires de ces deux compagnies de chemin de fer tombent entre les mains d'un liquidateur. Inutile pour moi de faire observer à cette Chambre dans quelle sérieuse situation se trouverait la compagnie du Grand-Tronc du Canada, qui, en cas de défaut, serait tenue responsable sous le régime des garanties qu'elle a assumées relativement aux obligations qu'a émises la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

On peut considérer la question en nous plaçant à deux points de vue. Premièrement au point de vue du crédit public du Canada. Nous sommes engagés dans une guerre terrible dans laquelle nous avons qualité de belligérants. Nos dépenses de ce chef augmentent de jour en jour, et elles ne feront que s'accroître à mesure que nous augmenterons le chiffre de notre armée. Nos dépenses sont donc énormes et il est probable qu'elles s'accroîtront encore. Pour le présent exercice financier, elles s'élèveront au moins au chiffre de $250,000,000 et peut-être à $300,000,000. Les sommes que nous serons appelés à dépenser seront en proportion de l'augmentation du nombre de nos soldats, qui atteint, à l'heure actuelle, le chiffre total de 320,000 hommes.

Nos affaires se trouvant en pareil état, nos emprunts de guerre s'élevant déjà à $250,000,000 ou $300,000,000,—à ce sujet il est peut-être bon de nous rappeler que la dette du Canada n'était que d'environ $360,000,000 avant la guerre—nous sommes en voie de porter la dette nationale presque au double du chiffre qu'elle avait atteint depuis la fondation de la Confédération. La question de notre crédit est donc une question vitale, car de ce crédit dépend le rôle que nous pourrons jouer dans cette guerre. Non seulement le montant que j'ai mentionné est énorme, mais nous ne pouvons plus emprunter que de ce côté-ci de l'Atlantique. Le marché anglais nous est fermé, excepté quant à certains emprunts que nous pouvons obtenir de l'échiquier impérial pour les fins de la guerre. Nous avons déjà emprunté $75,000,000 aux Etats-Unis à condition de ne pas y contracter d'autre emprunt pendant le reste de l'année actuelle. La situation financière résultant de nos emprunts exige que nous prenions grand soin de conserver notre crédit et le bon renom du Canada. La chute des deux compagnies de chemin de fer en question, y compris celle du Grand-Tronc, aurait l'effet le plus désastreux pour le pays tout entier, elle mettrait le Gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les municipalités et l'industrie dans le plus grand embarras. Il me semble que nous devons être, plus que jamais, jaloux de conserver

notre crédit. Dans les circonstances actuelles le Gouvernement ne peut trouver bon que les deux chemins et peut-être un troisième soient exposés à être mis sous séquestre.

Je parlerai d'un autre point; il concerne particulièrement le Parlement canadien, mais dans l'un et l'autre cas le séquestre représenterait un grave inconvénient pour le public. Dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique le Gouvernement fédéral aurait à répondre à une première obligation par rapport à la garantie de ses valeurs, puis à une autre, par rapport à la garantie par lui donnée en faveur du Grand-Tronc sur sa dernière émission d'obligations pour un montant de $16,000,000, en vertu de la loi de 1914.

Advenant la mise en liquidation du Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement fédéral continuerait de payer l'intérêt sur ces $16,000,000, et le Grand-Tronc en ferait autant par rapport aux valeurs du Grand-Tronc-Pacifique qu'il a garanties. L'émission de certificats de la part du séquestre permettrait peut-être l'exploitation du réseau pour quelque temps. Dans le cas du Nord-Canadien, ce serait bien pis; ce réseau se composant d'une quarantaine de lignes secondaires, le séquestre finirait par la mise en liquidation. Vu les garanties émises il faut nécessairement admettre qu'en faisant valoir leurs droits à l'occasion d'une mise en séquestre les différents groupes de porteurs d'obligations se verraient dans l'obligation de démembrer le réseau. La Colombie-Anglaise prendrait le Nord-Canadien du Pacifique, l'Alberta prendrait le Nord-Canadien d'Alberta, la Saskatchewan prendrait la partie du réseau qui passe dans cette province, le Manitoba ou les porteurs d'obligations perpétuelles, en s'associant ensemble, prendrait le Nord-Canadien lui-même avec son intérêt roulant et les valeurs des compagnies filiales qu'il possède, sans réserve des droits des porteurs d'obligations consolidées perpétuelles. La province d'Ontario, en vertu de sa garantie, prendrait les lignes qui passent dans cette province et, enfin, le Nord-Canadien se trouverait démembré. Dans ce cas, le Gouvernement serait obligé de payer l'intérêt sur son emprunt de $45,000,000, parce que l'hypothèque garantissant cet emprunt est postérieure à celles qui garantissent les émissions qui ont eu lieu avant l'adoption de la loi autorisant la garantie fédérale. Comme je l'ai dit, dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc serait tenu de remplir les obligations découlant de sa garantie.

[Sir Thomas White.]

La mise en liquidation de ces deux, et peut-être trois, compagnies de chemin de fer aurait des conséquences tellement graves pour notre crédit et les intérêts du pays, que nous croyons devoir l'empêcher, surtout dans un temps aussi critique, quand nous avons à trouver les ressources financières nécessaires pour soutenir une guerre qui nous oblige à faire d'énormes dépenses.

Le deuxième moyen consisterait à faire déclarer les compagnies insolvables et à prendre possession des deux réseaux. Le Gouvernement devrait alors se faire livrer tous les biens hypothéqués et en devenir propriétaires, au même titre que l'Intérieur. Si le Gouvernement continuait à les détenir et à les exploiter, sans l'intervention d'un liquidateur, il aurait à payer l'intérêt sur toutes les valeurs émises par ces compagnies. Il lui faudrait avancer les sommes qu'on lui demande à titre d'emprunt temporaire et prendre, en plus, les moyens nécessaires pour mettre les deux réseaux sur des bases financières solides.

M. MACDONALD: Le Gouvernement aurait-il à payer l'intérêt sur les obligations émises subséquemment?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement canadien aurait à payer l'intérêt sur les $45,000,000 et les $16,000,000 d'obligations, parce qu'il y est tenu par la garantie qu'il a donnée. Si le Gouvernement obtenait un jugement de forclusion sur ces deux hypothèques et prenait possession des réseaux, il aurait à payer l'intérêt sur les obligations garanties.

M. MACDONALD: Seulement sur celles antérieures aux hypothèques.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les émissions de $45,000,000 et de $16,000,000 ne sont pas garanties par une première hypothèque et nous aurions à payer l'intérêt.

M. MACDONALD: Sont-elles postérieures à toutes les obligations garanties?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Elles ne prennent rang qu'après les obligations déjà émises et garanties par une hypothèque sur tout l'actif des deux compagnies et ce sont ces obligations qui forment la plus grande partie du passif.

M. R. B. BENNETT: Le gage sur les recettes est exempté.

L'hon. sir THOMAS WHITE: La loi de 1914 autorise le Gouvernement à constituer le conseil de direction du Nord-Canadien et à faire administrer le réseau par ce con-

seil. Mais si le Gouvernement s'autorisait de ce privilège, il lui faudrait, non seulement trouver une somme égale à celle qu'on demande actuellement à titre d'aide temporaire, mais prendre aussi à sa charge une autre dette de $90,000,000, représentée par des emprunts temporaires et des obligations émises.

Il faudrait ou mettre la compagnie en liquidation ou prendre les moyens de la mettre sur des bases financières solides. Si les circonstances actuelles ne restreignaient pas notre champ d'opérations financières à ce côté-ci de l'Atlantique, si nous n'avions pas à supporter les charges énormes de la présente guerre, dont rien n'indique la fin prochaine, je ne considérerais pas trop lourde la tâche de pourvoir aux besoins futurs de ces deux réseaux. Que nous soyons en guerre ou que nous ne le soyons pas, il n'y a pas à se dissimuler que l'acquisition de deux voies ferrées transcontinentales, avec un passif plus élevé que la dette nationale, et l'obligation de pourvoir aux charges futures telles que les frais fixes, les déficits, les améliorations, le renouvellement du matériel, impliqueraient une opération que la Chambre et le pays ne seraient pas disposés à regarder d'un œil favorable. En décidant s'il y a lieu de nous autoriser de nos hypothèques pour prendre possession du réseau ou de le faire administrer par un conseil de direction, il ne faut pas perdre de vue que le pays est en guerre et que cette guerre nous impose d'énormes sacrifices présents et futurs.

En présence des obligations croissantes imposées par la guerre, le Gouvernement se croit incapable, pour le moment du moins, d'assumer de nouvelles charges aussi onéreuses et de se procurer les ressources nécessaires pour la continuation de la guerre et l'acquisition de deux voies ferrées transcontinentales.

Avec nos dépenses de guerre cette année et l'an prochain, si la guerre se prolonge jusque-là, et avec les dépenses que nous aurons à faire après la conclusion de la paix—car nous ne pourrons pas licencier les troupes et arrêter les frais immédiatement—la dette du Canada atteindra probablement $1,000,000,000. Cette perspective n'est pas de nature à ralentir notre effort. Le Canada est parfaitement en état d'assurer le service des intérêts sur cette dette et de pourvoir au fonds d'amortissement qu'elle nécessitera; d'un autre côté, je considèrerais manquer à mon devoir envers moi-même et envers la Chambre, si je cherchais à diminuer l'immensité des sacrifices que cette guerre nous impose et que le pays se montre si loyalement décidé à faire.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre est-il d'avis qu'il devra acquérir au moins l'une de ces voies ferrées pendant ou après la guerre?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crains d'être trop long, mais je considère que ce sujet est d'une extrême importance. J'examinerai cette question dans un instant. A l'heure qu'il est, la guerre est la principale occupation du Canada; toutes les autres questions, quelle que soit leur importance occupent un second plan. Je tâche de démontrer à la Chambre que, pendant que la guerre bat son plein, ce serait une tâche colossale, même pour le Gouvernement fédéral, que d'en supporter le fardeau et de fournir en même temps les foinds nécessaires à deux voies ferrées transcontinentales.

La troisième alternative, celle que nous soumettons au Parlement, c'est de leur fournir le plus faible secours temporaire qui leur permettra de continuer leurs opérations jusqu'à ce qu'ait lieu une enquête que nous entendons confier aux spécialistes les mieux renseignés, et qui portera sur la présente situation économique et financière des chemins de fer du Canada. Il saute aux yeux qu'il n'est ni possible, ni de l'intérêt public de continuer à faire des prêts et à donner des garanties à des intervalles rapprochés, afin d'aider à ces deux grandes entreprises, comme cela a eu lieu depuis des années sous le présent régime et sous celui qui l'a précédé. Le maintien d'un tel état de chose serait intolérable, et l'heure est arrivée où il devient impérieux, à notre avis, de résoudre une fois pour toutes le problème de nos voies ferrées.

A n'en pas douter, la guerre a aggravé la situation, mais il n'en est pas moins nécessaire d'arrêter une ligne de conduite définitive. Nous ne pouvons pas le faire sans connaître tous les faits et sans recevoir les conseils de ceux qui sont le plus en état de nous renseigner sur la situation réelle et sur l'avenir probable des réseaux de voies ferrées qui existent aujourd'hui. Nous ne pouvons pas adopter cette ligne de conduite avant de savoir quels remaniements, quelles répartitions et quels raccordements des lignes existantes devront avoir lieu, afin d'obtenir les résultats les plus profitables des énormes dépenses que le Canada a faites pour ses voies ferrées. Il est possible et même probable, qu'il faille, pour résoudre ce grand problème, que le pays prenne possessien d'un ou plusieurs des réseaux actuels, ou qu'il se trouve en présence du projet plus considérable

de la nationalisation de tous les chemins de fer du Canada.

La question est si compliquée et si féconde en conséquences qu'elle ne saurait être convenablement résolue que si nous connaissons à fond les problèmes qu'elle fait naître, grâce aux meilleurs renseignements et aux plus sages conseils que nous pourrons obtenir. Néanmoins, pour les raisons que j'ai énumérées, il nous faut maintenant en chercher la solution, et le présent secours n'est qu'un moyen de faire face à la situation en attendant que tout le problème soit étudié et résolu.

La Chambre remarquera que les prêts de $15,000,000 et de $8,000, 000 que nous nous proposons de faire sont remboursables à demande, de sorte que nous sommes maîtres de la situation dans une certaine mesure. Nous exigeons 6 p. 100 d'intérêt, le Gouvernement fédéral pouvait emprunter à un taux légèrement inférieur. Nous comprenons que la garantie de ces prêts aux deux réseaux de chemin de fer est plutôt faible que nous avons, par conséquent, un intérêt vital à la bonne administration de leurs affaires. Afin d'être amplement renseigné de temps à autre sur la situation et l'administration de ces compagnies jusqu'à ce qu'ait lieu l'enquête par des spécialistes dont j'ai parlé, nous nous proposons de nommer trois directeurs de la compagnie du Nord-Canadien et trois directeurs de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

M. MACDONALD: Sera-ce des gens de chemin de fer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce sera des hommes d'une grande réputation. Je ne suis pas encore en mesure de dire leurs noms, mais on eut compté qu'ils veilleront aux intérêts de l'Etat dans l'administration de ces chemins de fer. Si nous nous proposons d'agir ainsi, c'est que, je le répète, nous faisons ces prêts avec une faible garantie. Il importe donc que nous soyons complètement renseignés par nos représentants dans les conseils d'administrations sur la situation et la gestion de ces voies ferrées jusqu'à la réception du rapport des spécialistes que nous retiendrons pour faire une enquête sur l'état de tous nos chemins de fer dans le dessein que j'ai mentionné.

Nous nous proposons aussi de faire vérifier constamment les recettes et les dépenses de ces deux réseaux.

Nous avons inscrit au budget des sommes destinées au fédéral de la commission d'enquête dont j'ai parlé et de l'inspection ininterrompue de la comptabilité. Nous comptons que le fait d'avoir des inspecteurs de comptabilité et d'être représentés dans les conseils d'administration des deux compagnies de chemin de fer nous vaudra d'être parfaitement renseignés sur la question et la situation de ces entreprises.

J'ai fait voir en quelle situation ces compagnies se trouvent à l'heure actuelle et démontré que nous n'avions à opter qu'entre trois solutions, savoir: la mise en liquidation, la nationalisation des deux réseaux en question et l'octroi d'une aide nouvelle en attendant la prise d'une décision définive sur l'ensemble du problème. La première de ces solutions, je le répète, aboutirait au résultat le plus fâcheux en ce qu'elle porterait gravement atteinte au crédit de la nation et à son bon renom à l'étranger; la deuxième ajouterait outre mesure au fardeau de plus en plus lourd que la guerre fait peser sur le pays, ce qui nous gênerait beaucoup, je crois, quand viendra le moment de négocier les emprunts, plus considérables encore que les précédents, que nous projetons de faire. La troisième solution, celle que je propose, laisse les choses en leur état présent et nous donne le temps de nous livrer à des investigations sur l'ensemble du problème pour que le Parlement soit, ainsi que nous l'espérons, en mesure de trancher les difficultés qui assaillent les chemins de fer du Canada. Cette dernière est incontestablement, à mon avis, celle que nous dicte la prudence, et c'est pourquoi j'ai lieu de compter que la proposition que le Gouvernement a formulée à cet égard recevra l'assentiment de la Chambre et celui du pays.

L'hon. M. GRAHAM (Renfrew-Sud): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas d'entrer dans le détail de ce projet parce que je n'ai pas encore eu le temps d'examiner les données, ne les ayant obtenues qu'aujourd'hui même. Le ministre des Finances pourrait sans doute permettre que nous siégions en comité des subsides, ce qui nous donnerait au moins jusqu'à demain pour étudier la question. N'ayant sous les yeux la copie du rapport du Nord-Canadien que depuis vingt minutes, je n'ai pas encore eu le temps de le lire.

La question qui embarrasse la Chambre est celle de savoir combien longtemps les choses devront se passer ainsi. Pas n'est besoin d'arguments ni de chiffres pour convaincre les membres de la Chambre que l'on veut agir dans l'intérêt du pays et de façon à ne pas nuire à notre situation financière; mais c'est ainsi qu'on s'y prend depuis des années. Chaque fois que pareille

question vient sur le tapis, on ne manque jamais de donner à entendre que si l'on n'accorde point l'aide demandée il se passera quelque chose d'épouvantable. La chose s'est répétée si souvent qu'on ne sait plus au juste ce qu'il y a de mieux à faire. Bien des fois déjà, on nous a dit qu'il s'agissait de la dernière demande d'aide financière; mais à peine l'aide était-elle accordée, à peine le gouverneur général avait-il sanctionné la loi, que l'on faisait déjà de nouvelles démarches en vue d'une nouvelle demande d'aide.

Les explications données par le ministre des Finances laissent planer quelque incertitude sur les raisons que l'on a d'accorder cette aide. Tout d'abord, nous ne sommes pas en possession de toutes les données relatives aux recettes, aux dépenses et aux frais d'exploitation du Nord-Canadien, et, en deuxième lieu, il semble que l'une des principales raisons que l'on ait de venir en aide au Grand-Tronc-Pacifique, c'est que le Grand-Tronc ne se soucie point de secourir sa filiale. C'est par pur hasard que cette pensée m'est venue à l'esprit. Si le Gouvernement ne venait pas en aide au Grand-Tronc-Pacifique, se pourrait-il que la compagnie du Grand-Tronc, persistât à ne se point porter à son secours? Je sais que depuis deux ou trois ans les actionnaires du Grand-Tronc ne veulent pas accorder d'aide nouvelle au Grand-Tronc-Pacifique; mais le peuple canadien, de son côté, ne voit pas d'un bon œil que l'on continue de venir en aide à qui que ce soit. Ne se pourrait-il pas que si nous refusions d'accorder cette aide, le Grand-Tronc fût obligé de le faire?

J'aimerais, avant d'arrêter ma décision, à avoir le temps de réfléchir à tout cela. Il est vrai que les trois-quarts et peut-être même une plus forte proportion des chemins de fer des Etats-Unis se sont trouvés en liquidation à un moment quelconque; mais le devoir qui nous incombe en ce moment consiste à sauvegarder l'intérêt du peuple pour lequel ces voies ferrées furent établies. Je ne sais pas trop si la mise en liquidation des chemins de fer des Etats-Unis n'a pas sauvegardé l'intérêt du peuple américain aussi complètement que si l'on avait eu recours à quelque autre mesure. Il va sans dire que le gouvernement des Etats-Unis n'a jamais accordé aux chemins de fer la même somme d'aide que le nôtre.

A en croire certain journal de la Colombie-Anglaise, l'adoption du projet dont il s'agit ici aurait pour effet de dégager le gouvernement de cette province de ses engagements envers le Gouvernement fédéral, et j'aimerais à demander au ministre des Finances si tel est bien le cas.

Cette assertion doit être sans fondement, mais elle se trouve dans le rapport d'une déclaration qu'aurait faite un homme public de la Colombie-Anglaise. Evidemment si nous allons nous charger des obligations des provinces et d'autres créanciers, vaut mieux nous emparer des chemins de fer immédiatement. Le ministre a raison de dire que la guerre a rendu l'emprunt difficile. Il est encore vrai que le taux d'intérêt que comporte une partie de ces obligations a sans doute, empêché les compagnies de réaliser sur la vente une somme approchant ce qu'elles auraient obtenu, si la guerre n'eût fait monter les taux d'intérêt.

Revenons à ma première question: Quel sera l'effet du secours, si le Parlement accorde cette subvention? Le ministre des Finances nous dit que nous sommes en face de trois alternatives, qu'il appelle la liquidation, l'expropriation et la temporisation. Or, à l'heure présente, il y a des choses plus terribles à craindre que la liquidation d'une compagnie de chemins de fer. L'expropriation ne serait peut-être pas une si formidable calamité, car la subvention qu'on demande n'est qu'un expédient, un arrangement temporaire, et il faudra faire face au vrai problème avant longtemps. Faut-il temporiser? faut-il remettre du jour au lendemain?—surtout, quand le jeu coûte aussi cher? Le ministre dit avec beaucoup d'emphase que le temps est peu propice pour nous charger des obligations de ces deux compagnies. Est-ce bien vrai? Ne nous chargeons-nous pas comme c'est là? Le Parlement, n'entreprend-il pas de payer une grande partie des obligations des deux compagnies, sans même rien recevoir en retour? Si nous allions plus loin, peut-être assumerions-nous des obligations plus onéreuses, mais au moins nous aurions des propriétés pour équilibrer nos obligations, nous serions au moins propriétaires de la ligne jusqu'à concurrence des obligations, si la ligne en vaut le montant. De la façon dont vont les choses, nous faisons chaque année des déboursés, sans en rien retirer, excepté 45 p. 100 du capital-actions du Canadien-Nord.

Une VOIX: 40 p. 100.

L'hon. M. GRAHAM: 40 p. 100 du capital à l'heure actuelle ne poserait personne en homme riche sur les marchés financiers.

Examinons maintenant le Grand-Tronc-Pacifique. Il me semble que j'ai déjà, sans

faire de bruit, averti le ministre des Finances que la publication d'un certain rapport allait créer au Grand-Tronc des difficultés pour obtenir de l'argent. Or, du jour même où le Gouvernement publia le rapport Staunton-Gutelius, la compagnie vit augmenter la difficulté de se procurer du capital. J'avais prédit que ce serait là la seule conséquence importante de ce rapport. Car quelle que soit l'exactitude de ces rapports, les capitalistes sont gens circonspects, ils reculent à la moindre provocation, et quelquefois sans provocation.

Or, peut-être vaudrait-il mieux garder le silence sur ce que je vais dire, mais l'attitude que j'ai prise vis-à-vis la compagnie du Grand-Tronc est mon excuse. La compagnie comprendra que je n'avance rien de neuf. La compagnie ne fera jamais un succès de son réseau canadien, si elle continue à l'exploiter à distance. Au Canada, jeune pays, tout marche si rapidement que la situation d'hier n'est plus celle d'aujourd'hui et celle d'aujourd'hui sera peut-être changée demain. Si une entreprise, surtout une compagnie de transport, veut s'adapter au fur et à mesure aux vicissitudes économiques, ses énergies dirigeantes doivent se poster sur le théâtre des opérations. Il n'en est pas ainsi dans les vieux pays, où les conditions se sont fixées après des siècles de labeur et de développement. Ici la situation change en une journée, en quelques heures. La prévoyance d'aujourd'hui devient demain une imprudence. Le conseil administratif du chemin de fer Canadien du Pacifique a son siège au Canada et peut contrôler l'exploitation de sa ligne. Le matin à dix heures il peut s'assembler et arrêter une mesure administrative, et une heure plus tard la mettre en vigueur. En réalité, souvent la mesure est mise en vigueur et l'assemblée se tient plus tard. Mais le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique, s'il est vrai qu'ils conduisent dans une certaine mesure leurs affaires au Canada, ne peuvent cependant inaugurer un nouveau mouvement de quelque importance, et ne peuvent s'engager bien avant dans une nouvelle direction, sans l'approbation préalable des directeurs de Londres.

Au moment où les directeurs reçoivent cette recommandation, et l'étudient comme il faut bien le faire, et signifient leur décision à l'administration canadienne, le motif de la recommandation est disparu, et on est prêt à passer à l'ordre du jour suivant. Dans les circonstances, il aurait aussi bien valu ne pas avoir fait la recommandation, parce que le temps de la mettre en pratique est passé. Tandis qu'à Londres les autorités du Grand-Tronc délibèrent, le Canadien du Pacifique, qui est en mesure de faire la chose, s'interpose et prend l'initiative.

Le Grand-Tronc-Pacifique a la meilleure ligne principale de l'Amérique, mais, malheureusement, il n'a pas suffisamment d'embranchements pour l'alimenter et lui amener sa part légitime du trafic.

Cette négligence s'accentuera au cours des annees à venir, à moins qu'on n'y remédie. Je sais que l'administration, au Canada, a tenté, à différentes reprises, de faire autant de progrès qu'il était possible d'en opérer, mais tout cela devait être soumis à l'approbation du bureau de Londres, et au moment où arrivait la réponse, le chemin de fer du Pacifique-Canadien mettait ses ouvriers au travail sur l'embranchement, et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique devenaient inutiles et superflus. Je crois qu'il incombe au Gouvernement de prendre à sa charge toute l'administration du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc—je ne parle pas seulement de l'administration des voies ferrées de ces compagnies, au Canada, mais encore de leur administration, en Angleterre —de s'entendre paisiblement avec la direction de ces chemins de fer et de lui dire qu'aussi longtemps qu'elle se trouve éloignée de 4,000 milles de ces voies ferrées, aussi longtemps leur administration sera inefficace et le placement de leurs obligations sur le marché, presque impossible. A deux ou trois reprises différentes, j'ai discuté ce point avec M. Smithers—et je ne dis rien maintenant que je ne lui ai pas dit catégoriquement. L'embarras à propos du réseau du Grand-Tronc-Pacifique—ainsi que je le lui ai fait observer—n'est pas la question d'administration, c'est la question financière. Cette compagnie aurait dû s'assurer des lumières des hommes les plus versés dans les questions de finances et cette opinion aurait dû reposer sur la donnée, que le Canada connaissait l'état de choses qui existait et ce qu'il devait recommander, tout en ayant le pouvoir de mettre promptement en pratique cette recommandation. J'observe que, peu importe ce qui arrive, si le Grand-Tronc-Pacifique doit demeurer un chemin de fer administré par une compagnie, le corps chargé de l'administration doit être transporté au Canada, dans le cas contraire, cette entreprise ne rapportera jamais de bénéfices.

M. MORPHY: Quelle fut la réponse faite aux observations de l'honorable

député en vue de l'établissement du bureau général au Canada?

L'hon. M. GRAHAM: Je me contente d'exprimer ma propre opinion: Je ne ferai pas connaître celle de l'autre monsieur.

M. MORPHY: Je ne savais pas que ce fût personnel.

L'hon. M. GRAHAM: Non pas personnel en ce qui concernait mon opinion.

M. MORPHY: N'y a-t-il pas de réponse?

L'hon. M. GRAHAM: Pas de moi. Mon sentiment personnel, exprimé, ici, en public, est qu'on n'a pas fait et qu'on ne pourra pas faire de réponse de nature à contenter la population du Canada si elle n'apprend pas le transport de l'administration au Gouvernement du Canada. Un mouvement s'est fait en vue de confier à une seule personne les fonctions de président et celles de gérant-général, avec résidence au Canada. M. Hays détenait des pouvoirs très étendus, mais, à sa mort, ces pouvoirs furent, à nouveau, partagés et l'on enleva au Gouvernement fédéral du Canada, encore une fois, l'admistration des finances. Voilà jusqu'à quel point je veux aller en discutant cet aspect de la question.

Le ministre nous a déclaré que le Grand-Tronc-Pacifique est parachevé de Prince-Rupert à Winnipeg. L'est-il? M. Schreiber a-t-il donné son certificat que l'ouvrage est complètement terminé sur la voie qui s'étend de Winnipeg à Prince-Rupert? Je veux simplement me renseigner, parce que je croyais qu'il restait encore assez de travail à faire sur cette partie de la ligne.

L'hon. sir THOMAS WHITE: On m'informe qu'elle est terminée.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre aura-t-il l'obligeance de placer parmi les documents le certificat que M. Schreiber devait produire avant que la ligne ne fût tenue pour parachevée? Il est l'ingénieur en chef agissant au nom du Gouvernement dans la construction du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Prince-Rupert.

Mon honorable ami a déclaré qu'il va nommer plusieurs directeurs à ces deux conseils d'administration. Eh, bien, si ces directeurs travaillent avec l'ardeur qui a caractérisé les anciens directeurs nommés par le Gouvernement, je sais que nous n'aurons de rapport ni très complet ni très précieux par les données qu'il contiendra. L'autre soir, le ministre n'a pu nous faire connaître le nom de celui qu'il a choisi pour le représenter dans ce conseil. Je connaissais, au moins, le nom de celui que j'avais choisi pour représenter le ministre des Chemins de fer dans ce conseil, bien que les membres de la droite ne fussent jamais fort éclairés par le rapport que j'avais toujours à présenter. Il serait intéressant pour la population du Canada et pour le Parlement de connaître qui sont ces représentants, et quelles seront leurs fonctions. Il est très essentiel que le directeur nommé par le Gouvernement fût averti chaque fois que le conseil aurait l'intention de se réunir, qu'importe la question à débattre. Cela importe grandement, parce qu'on a tenu des réunions du conseil hors la connaissance du directeur nommé par le Gouvernement. De plus, il devrait être du ou des directeurs nommés par le Gouvernement, de faire rapport au Gouvernement, après chaque réunion, sur ce qui s'est passé. Si l'on ne fait pas cela, la nomination de directeurs par le Gouvernement dans ce conseil sera simplement un jeu pour jeter de la poudre aux yeux de la galerie, et nul résultat pratique ne sera atteint par voie de renseignement.

La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien a une dette de $492,000,000.

Si la compagnie du Nord-Canadien est aussi prospère que l'on dit, elle devrait alors nous fournir tous les chiffres concernant les recettes et les frais d'exploitation. On devrait nous communiquer un exposé général de la situation de chacune des parties de son réseau. Le Nord-Canadien est divisé en plusieures lignes distinctes composant le tout. Il faudrait que même les gens de l'Ouest, lorsqu'il voyagent sur les lignes du Nord-Canadien fussent bien fins pour dire sur laquelle le train passe. Ce peut être le Nord Canadien du Pacifique, ou le Nord-Canadien de Québec—il y a au moins une dizaine de lignes secondaires. Si l'Etat doit encore fournir de l'argent à ce chemin de fer, dans lequel il détient déjà 40 p. 100 du capital, il faut savoir ce que l'Etat aura pour notre argent. A part cela, je crois que le Gouvernement est tenu, puisque l'Etat est copropriétaire, de déposer à la présente session, sur le bureau de la Chambre, un rapport de l'état de sa propriété.

Un rapport de ce genre nous aiderait beaucoup. Si l'Etat est propriétaire de la ligne dans une proportion de 40 p. 100 et responsable de toutes ses dettes pour le même chiffre, le Gouvernement doit produire un état. Il est comme conseil d'administration. Il est vrai que les ministres ne sont pas membres du bureau de direction du Nord-Canadien, mais ils sont nos représentants, et devraient être en état de nous renseigner sur la situation de la compagnie, ce qu'elle a fait et ce qu'elle se

propose de faire. A ce sujet, je n'ai qu'une remarque à formuler. J'ai reçu plusieurs lettres, et je sais que le ministre des Finances en a reçu aussi, concernant certaines créances d'entrepreneurs contre la compagnie du Nord-Canadien. On croyait, lorsque l'on a accordé de l'aide à la compagnie, qu'elle paierait ces dettes; du moins c'est l'idée qui m'en est restée. Mais plusieurs entrepreneurs m'ont appris dans le cours de ces dernières semaines que rien n'avait été fait. Je crois que ce serait le moment, lorsque la compagnie demande d'autres secours, que les créances légitimes de ceux qui ont travaillé à la construction de la ligne devraient être acquittées; je crois qu'elles s'élèvent à près de $92,000,000.

Ce prêt, si l'on décide de le faire sans y mettre cette condition, serait condamné par un très grand nombre de personnes, parce que non seulement les entrepreneurs, mais les sous-entrepreneurs et ceux qui ont travaillé pour eux, se plaignent de ne pas avoir été payés. Je crois que le Gouvernement devrait nous faire connaître ses intentions à cet égard, et nous dire s'il a prévu ces choses.

Si la compagnie du Nord-Canadien s'était contentée de son magnifique service de concentrement et de distribution dans l'Ouest et l'avait relié à son réseau de l'est, comme c'était sa première intention, et l'avait mis au point avant d'essayer de détendre ses lignes jusqu'à la côte du Pacifique, elle ne se trouverait pas dans les embarras actuels.

M. BENNETT (Calgary): Ou si elle était venue vers l'est, par voie de Fort-William.

L'hon. M. GRAHAM: Si elle était venue à l'Est, et avait relié son réseau de l'Ouest avec les ports de l'Atlantique, ou à Québec, s'entendant avec le chemin de fer de l'Etat pour aller à Saint-Jean ou à Halifax, elle aurait peut-être été un peu en retard, mais je prétends que ses plus grands embarras ont commencé lorsqu'elle s'est endettée pour vouloir pousser sa ligne à l'ouest des montagnes Rocheuses. Cette question a été souvent discutée entre les propriétaires du Nord-Canadien et moi-même en plusieurs circonstances, et j'ai toujours dit ceci: Un jour ou l'autre vous aurez certainement une ligne transcontinentale, parcequ'il vous faudra un débouché à l'ouest comme à l'est; mais pour le moment, tant que vous n'aurez pas relié votre réseau des prairies avec vos lignes de l'Est, ne poussez pas plus loin vers l'Ouest; lorsque vous aurez fait cela, si le Canada progresse comme on y compte, vous pourrez alors juger si le projet d'aller à l'Ouest est réalisable.

On voudra bien remarquer que mon attitude n'était pas dictée par une antipathie contre le projet d'aller à la côte du Pacifique, je voulais conserver l'entreprise sur une base sûre, et je crois que si l'on eût accepté mon avis, la compagnie du Nord-Canadien, avec bien peu d'aide, aurait pu trouver seule les ressources financières nécessaires, et elle n'aurait pas été obligée de venir continuellement, d'année en année, nous demander de l'argent pour aider à son entreprise. Je n'en dirai pas plus long pour le moment, car je veux étudier les chiffres en détail, et si le ministre veut bien, je lui demanderai qu'il me permette de les examiner. Le ministre pourrait proposer que la Chambre se forme immédiatement en comité pour d'autres affaires, et nous pourrions reprendre cette discussion demain ou après-demain, lorsque nous aurons pu étudier les chiffres.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Comme mon honorable ami (M. Graham) désire obtenir plus d'informations, et désire aussi pouvoir examiner les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, je n'ai plus que quelques mots à dire.

C'est là un sujet important et il n'est que juste d'ajourner le débat comme il le demande. Il y a toutefois une ou deux choses que je désire mentionner avant que la Chambre se forme en comité. La première, c'est que j'avais demandé à nos prédécesseurs, il y aura treize ans le 18 août prochain, de faire cette même stipulation que l'honorable député déclare maintenant devoir être faite, à savoir que, depuis Edmonton jusqu'au littoral du Pacifique, il ne devrait y avoir qu'une seule ligne de chemin de fer commune au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien. En agissant ainsi, on aurait effectué peut-être une économie de 75 à 100 millions. J'avais alors fait quelques autres propositions que je serai prêt à débattre avec mes honorables amis le moment venu. Je leur ferai voir qu'ils sont eux-mêmes, dans une très large mesure, si non entièrement, responsables de ce qui se passe aujourd'hui. Chacun des membres de cette Chambre connaît la situation à laquelle nous avions à faire face lors de notre arrivée au pouvoir au mois d'octobre 1911: deux vastes réseaux de voies ferrées transcontinentales, dont l'établissement avait été autorisé par l'administration du jour, l'un et l'autre incomplets, l'un et l'autre inachevables à moins

d'être aidés par l'Etat. Il ne serait pas mauvais d'attendre, pour un examen de cette question, que mon honorable ami se soit familiarisé avec le sujet. Il s'informe de la situation de la ligne de chemin de fer du Nord-Canadien, il demande qui en seront les directeurs et quel rôle ils y joueront. Je lui dirai bien que ces directeurs seront des hommes commandant la confiance du pays et que, de plus, ils joueront, je n'en doute pas, dans l'administration de ces chemins le rôle qui convient à des gens qui représentent les intérêts de ce pays dans toute nouvelle entreprise de construction et dans la mise en service des deux lignes.

Je passerai sous silence ce que dit mon honorable ami, que les difficultés auxquelles le Grand-Tronc-Pacifique est toujours en butte viennent de ce que le Gouvernement actuel a fait une enquête relative à la construction de la ligne. Je ne crois pas que mon honorable ami ait pu faire cette remarque bien sérieusement. Depuis qu'en 1904 ou 1905 on a commencé cette entreprise, c'est le Grand-Tronc qui a fourni au Grand-Tronc-Pacifique les fonds qu'il lui fallait, et mon honorable ami le ministre des Finances a fait connaître à la Chambre, dans son discours, la situation en présence de laquelle se trouve aujourd'hui le Grand-Tronc-Pacifique. Cette situation n'est due en aucune manière à quelque rapport que l'on a fait ni à quelque enquête que l'on a tenue. Il est de fait que le Gouvernement s'est de toute façon efforcé, depuis notre arrivé au pouvoir, d'aider le Grand-Tronc à maintenir le crédit du Grand-Tronc-Pacifique et la stabilité de son entreprise. Il est vrai que cette entreprise a été projetée dans des conditions que la gauche d'alors n'approuvait pas. Il est parfaitement vrai que nous avons alors fait certaines propositions, que l'on a rejetées, propositions dont je ne serais pas prêt à discuter la valeur avant la clôture de ce débat. Il est vrai également que, cette entreprise ayant reçu la sanction du Parlement, comme plus tard celle du pays, nous avons cru devoir ensuite agir tout comme si nous l'avions approuvée et que nous en eussions eu la responsabilité dans le principe. En agissant ainsi, nous ne faisions rien de plus que ce que les principes du gouvernement constitutionnel nous imposait dans les circonstances. Pour montrer dans quelle mesure nous avons soutenu une entreprise lancée par nos adversaires du temps qu'ils étaient au pouvoir, je dirai que, depuis près de quatre ans que le Grand-Tronc-Pacifique fonctionne dans les provinces de l'Ouest et depuis un an dans les montagnes, il a été maintenu, en ce qui regarde le paiement des intérêts, sur un pied qui a permis d'y pourvoir à même le capital. C'est ce qui fait que les affaires du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été autant en évidence que celles du Nord-Canadien.

M. BENNETT (Calgary): Nous lui avons prêté le capital pour cela.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce qui est vrai c'est que, pour soutenir, dans la mesure du possible, une entreprise que mes honorables amis de la gauche avaient eux-mêmes lancée et pour provoquer aussi peu que possible la critique des résultats de son exploitation, il lui a été avancé près de 12 millions, à prendre sur le capital, pendant que déjà la ligne fonctionnait dans les prairies et les montagnes.

N'eussions-nous pas pris cette attitude, il nous aurait fallu demander au public ou puiser à quelque autre source les $12,000,000 voulus pour le service de l'intérêt sur les valeurs impayées du Grand-Tronc-Pacifique.

M. BENNETT (Calgary): Nous lui avons prêté l'argent voulu pour cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Etait-ce illégal ou en conformité du contrat?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous n'avons pas pris possession du réseau, sur le pied de la construction. Rigoureusement parlant, il est possible qu'il ne soit pas parachevé comme l'a observé l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham); mais il était en exploitation, et durant la période d'exploitation, il a fallu demander au capital les sommes voulues pour le service de l'intérêt, afin de répondre aux besoins d'une situation créée par les honorables députés de la gauche.

L'hon. M. LEMIEUX: Si j'en juge d'après les observations du premier ministre, la section orientale du Transcontinental, à son avis, serait une lourde charge et voudrait-il bien nous dire s'il a l'intention d'aggraver le fardeau, en y ajoutant deux autres lignes, le chemin de fer de Québec-Saguenay et celui de Lotbinière-Mégantic.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous en viendrons au chemin de fer de Québec-Saguenay à l'heure voulue et discuterons la question avec l'honorable député.

L'hon. M. LEMIEUX: Doit-on l'ajouter au Transcontinental?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous discuterons cette question, lorsqu'elle

viendra sur le tapis. Quand la Chambre sera saisie de la proposition relative à ce chemin de fer, on constatera qu'elle est quelque peu différente et ce que l'honorable député suppose; mais nous la discuterons, quand elle viendra en délibération.

L'hon. M. PUGSLEY: Avant de terminer ses observations au sujet de l'exploitation de la section des montagnes, le premier ministre voudrait-il bien nous dire si cette mise en service n'a pas été faite, en conformité des stipulations du contrat, par la compagnie de construction, dans l'Ouest?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, paraît-il, a fait l'exploitation de cette section, comme si le réseau était encore en construction. Rigoureusement parlant, bien que le réseau ne fût peut-être pas encore parachevé, d'après le rapport de l'ingénieur de l'Etat, il l'était pour tous les besoins de l'exploitation, et si nous n'eussions pas prolongé le délai, avec l'autorisation du Parlement, comme nous l'avons fait de session en session, il aurait fallu faire face à la situation que j'ai dite. Mon but, en formulant ces observations, c'est de rappeler à la Chambre que, par suite de la situation créée avant notre avènement au pouvoir et dont nous n'étions nullement responsables, le Gouvernement a dû prêter ainsi son concours financier à ces réseaux afin d'assurer, dans toute la mesure possible, la stabilité de la situation des chemins de fer au Canada.

Comme l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) désire ajourner la discussion, nous le voulons bien. Nous reprendrons le débat quelque autre jour, à sa convenance. Demain, ou après-demain, ou tout autre jour qu'il pourrait suggérer, nous serons prêts à reprendre la suite de cette discussion, à l'étudier en comité et à donner tous les renseignements qu'il pourrait désirer.

M. TURRIFF: Avant que vous ne quittiez le fauteuil, monsieur le Président, je désirerais poser une ou deux questions au ministre des Finances. Y a-t-il lieu de croire que cet état financier de la compagnie du Nord-Canadien est d'une parfaite exactitude, et qu'il couvre toutes ses dettes? A mon avis, cette compagnie n'est pas en mesure d'indiquer le chiffre de ses dettes. Elle ne connaît pas elle-même sa propre situation. Quand nous reprendrons ce débat, le premier ministre devrait nous indiquer, outre les dettes actuelles de la compagnie, le chiffre des sommes nécessaires pour la mettre sur un pied commercial, c'est-à-dire pour lui permettre d'effectuer ses transports de marchandises économiquement et s'acquitter des fonctions pour lesquelles on l'a créée. Ainsi, dans la partie du pays que j'habite, elle possède un embranchement qui n'a presque pas été mis en service, l'hiver dernier, et ce n'est qu'à grands frais qu'elle réussira à outiller nombre de ses embranchements de manière à ce qu'elle puisse solder ses frais d'exploitation et l'intérêt de sa dette. Pour la délibération de cette question, il faudrait nous donner tous les renseignements propres à nous éclairer, quand nous étudierons l'attitude à prendre au sujet des propositions présentées par le Gouvernement. Il est un autre point sur lequel je désirerais être éclairé.

Si nous devons aider financièrement cette compagnie, quelle sera la conduite du Gouvernement à son égard, puisqu'elle étend toujours davantage le champ de ses opérations en construisant des lignes et en les prolongeant d'une manière qui l'empêche de concentrer son énergie sur la partie du pays qu'elle exploite maintenant.

M. MACDONALD: Pour nous permettre de comprendre cette question, je crois que le ministre devrait donner à la Chambre quelques renseignements sur la manière avec laquelle on est arrivé à établir ce montant que $15,000,000 et sur le but auquel il est destiné. Le ministre a demandé à la Chambre d'accepter la déclaration qu'il avait fait un examen et qu'il était persuadé que la somme de $15,000,000 était le plus petit montant que pouvait permettre à la compagnie du Nord-Canadien de continuer. J'estime que ce renseignement devrait être donné maintenant pour que la Chambre et le pays puissent se rendre compte. Pendant que j'ai la parole, me sera-t-il permis de signaler la méthode singulière que le Gouvernement a adoptée pour présenter cette question à l'étude du Parlement. Je crois que c'est la première fois qu'un gouvernement s'adresse au Parlement pour demander une somme aussi forte que $23,000,000 en faveur de deux compagnies de chemin de fer et en inscrivant la somme au budget sans en faire une loi spéciale comme on le devrait. On aurait dû présenter un bill distinct, de façon que les propositions soumises maintenant au Parlement puissent être examinées et décidées et que la loi soit discutée et adoptée si elle doit l'être par le Gouvernement d'accord avec les précédents.

Il y a des raisons, je n'en doute pas, qui ont poussé le Gouvernement à sortir des

méthodes ordinaires de présenter une loi et d'inscrire ces propositions au budget. Quand mon honorable ami le ministre des Finances s'est étendu sur la situation du Nord-Canadien et sur celle du pays en ce moment, il a simplement répété ce qu'avaient dit les honorables députés de la gauche lors du prêt de $45,000,000. Il fut déclaré franchement et clairement non seulement par nos collègues de l'opposition, mais par l'honorable partisan du premier ministre, que lorsque le Gouvernement faisait ce prêt de $45,000,000, il mettait le pays dans l'état d'être responsable pour chaque dollar de la dette encourue par la compagnie du Nord-Canadien, à la fois avant et après l'octroi de cette somme. Le Gouvernement assura alors que ce n'était pas exact, que la situation était telle qu'afin de permettre au Nord-Canadien de sortir de ses difficultés, ce prêt de $45,000,000, même en supposant qu'il laisse $65,000,000 de passif à liquider, amènerait une condition des affaires de la compagnie, telle que le gouvernement du pays serait débarrassé du souci de faire de nouvelles avances, et la compagnie pourrait marcher.

Aujourd'hui, c'est bien clair, mon honorable ami a dit à la Chambre que si le Gouvernement veut exercer son pouvoir contenu dans le contrat hypothécaire, il serait responsable de la dette jusqu'au dernier sou, à la fois avant et après le prêt, ainsi que de la dette flottante. Mon honorable ami n'a pas profité de la sauvegarde qui était d'un caractère absolument vital, assurait-on alors à la Chambre et au pays, quand on parlait de nommer certains directeurs dans le bureau d'administration du Nord-Canadien. Nos adversaires nous ont donné cette assurance alors, comme ils affirment aujourd'hui au pays, qu'ils se proposent de prendre des précautions pour l'avenir en nommant un certain nombre de personnes dans le bureau de directeurs de ces chemins de fer. Le Gouvernement a déclaré à la Chambre au cours de la session actuelle qu'il n'avait nommé aucun directeur dans le bureau du Nord-Canadien, pour surveiller les intérêts du pays ou pour être gardiens de la position prise par le Gouvernement, après que cet emprunt eût été consenti il y a deux ans. Pourquoi donc devons-nous accepter la parole de l'honorable ministre comme étant une garantie vitale que le Gouvernement va nommer trois membres de ce bureau de directeurs, ou que les intérêts du pays seroint mieux protégés à l'avenir qu'ils l'ont été dans le passé?

M. R. B. BENNETT: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que l'on trouve une réponse complète à cela dans le fait que le chemin de fer ne formait pas un réseau complet et n'avait pas été ouvert au trafic avant le 30 novembre dernier et comme le réseau n'était pas complet ni ouvert au trafic, le Gouvernement ne pouvait pas nommer un directeur pour une partie de l'année car le premier exercice financier ne prenait fin que le 31 juin 1916.

M. MACDONALD: Je parle en particulier de la proposition que vise le Nord-Canadien.

M. BENNETT (Calgary): Je fais allusion au Nord-Canadien.

M. MACDONALD: Le prêt consenti au Nord-Canadien a été consenti par la Chambre au printemps de 1914.

Je n'ai peut-être pas saisi le sens du raisonnement de mon honorable ami, mais je suis loin d'admettre que ce soit là une réponse à la prétention que j'émets, à savoir qu'aussitôt après l'adoption de la proposition, le Gouvernement aurait dû désigner un représentant de l'Etat dans le bureau de direction, afin de protéger les intérêts du pays. La situation dans laquelle se trouve le Nord-Canadien, à l'heure actuelle, autant qu'il est possible de s'en rendre compte en parcourant cet état à la hâte, est la même qui existe depuis les deux dernières années.

On dirait vraiment qu'il est impossible pour le Gouvernement du jour d'inaugurer une politique quelconque relativement à la solution de n'importe quel problème, sans recourir à la nomination d'une commission, laquelle après enquête, fait rapport, ou même ne dépose jamais de rapport, car on permet à quelques-unes de ces commissions de mourir de leur belle mort. Si quelques-unes de ces commissions ont jamais déposé un rapport, personne n'en a entendu parler.

Nos amis de la droite, à l'heure qu'il est, nous proposent de nommer la 85e ou la 86e commission qu'ils ont instituée depuis leur arrivée au pouvoir afin de s'enquérir sur les meilleures méthodes à suivre pour régler cette question de chemins de fer. C'est fermer l'écurie après que le cheval a été volé. Il y a deux ans que le Gouvernement aurait dû demander la nomination d'une commission.

Le ministre des Finances, qui était au courant de la situation financière du Nord-Canadien et du lourd fardeau que le pays assumait en consentant d'avancer à la compagnie une somme de $45,000,000, aurait dû à ce moment-là étudier la question de savoir si oui ou non le pays ne serait pas obligé en fin de compte d'assumer l'exploi-

tation de cette voie ferrée et de la nationaliser.

Tel était le devoir du Gouvernement il y a deux ans. Il est de deux années en retard dans le règlement de la question, même en supposant que le projet qu'il dépose en ce moment ait quelque chance de réussite.

La conséquence de l'imprévoyance du Gouvernement c'est que depuis deux ans MM. Mackenzie et Mann ont eu la haute main sur l'exploitation, les finances et les obligations du Nord-Canadien, ils ont été en mesure d'agir à leur guise à ce propos, sans que le Gouvernement ait eu la moindre velléité d'intervenir, de restreindre leurs actes ou au moins de surveiller ce qui se passait.

Après avoir négligé d'intervenir depuis deux ans, après avoir négligé absolument depuis deux ans de protéger les intérêts du pays, ou de s'enquérir si oui ou non nous serions obligés en fin de compte d'encourir la responsabilité d'exploiter ou de nationaliser ce réseau et quelles seraient les meilleures méthodes à adopter dans ce but, le ministre des Finances admet candidement, aujourd'hui que le Gouvernement n'a absolument rien tenté en ce sens; que nous avons à faire face à la situation telle qu'elle existe, en ce moment et telle qu'elle a existé depuis deux ans; que l'on a permis enfin que l'administration de ce chemin de fer restât entre les mains de ceux qui ont rendu l'intervention du Parlement nécessaire, s'il faut en croire les déclarations de nos amis de la droite, en 1914.

Après une attente de deux ans, voilà que le ministre s'en vient aujourd'hui devant le Parlement et il tient le langage suivant: Je demande à cette Chambre de prêter encore une somme de $15,000,000 à ces messieurs, car c'est le moins qu'il faille pour leur permettre de continuer les affaires. Et il espère que le Parlement et le pays vont souscrire sans tarder à cette demande?

En ces temps où le Gouvernement fait beaucoup de publicité et répand même les brochures pour rappeler aux particuliers, qu'll faut pratiquer l'économie et la sobriété en tout, nos ministres sont les premiers à jouer le rôle de prodigues. Ce sont eux qui ont laissé se créer cette situation dont les conséquences exigent que l'on sorte une somme de $15,000,000 du trésor public, et l'on vient nous demander d'attendre le rapport d'une commission qui n'en déposera peut-être jamais; on veut tout simplement se donner un prétexte afin de retarder le règlement de la question, dans l'espoir qu'il se produise quelque chose dans un avenir rapproché.

Je soumets respectueusement, monsieur l'Orateur, que c'est là une situation qui exige que nous possédions plus de renseignements que nous n'en avons par devers nous, en ce moment. Si mon honorable ami est en mesure de nous communiquer des renseignements plus détaillés, nous devrions les obtenir. Je lui demande donc de nous fournir de plus amples explications relativement à cette avance de $15,000,000 et de nous donner des détails à propos de l'état financier de la compagnie du Canadien-Nord qu'il à déposé sur le bureau.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le relevé des emprunts temporaires et des obligations courantes de la compagnie, qui a été vérifié par les experts, établit la nécessité d'un prêt d'au moins $15,000,000; il est probable qu'il sera plus opportun de discuter la question en comité général, car alors j'aurai tous les renseignements sous la main.

M. MACDONALD: Mais cet état semblerait plutôt établir la nécessité d'un prêt de $92,000,000.

L'hon. M. WHITE: Loin de là; car le Nord-Canadien nous donne l'assurance qu'il pourra renouveler certains emprunts ou contracter de nouveaux emprunts afin d'acquitter ceux qui sont arrivés à maturité; la seule question qui embarrasse la compagnie c'est l'article des obligations et des dépenses courantes.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a une question au sujet de laquelle le ministre des Finances n'a pas fourni raisonnablement de renseignements à cette Chambre, et nous sommes en droit d'espérer qu'il le fera en réponse aux observations que vient d'énoncer mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald).

L'honorable député de Pictou a signalé à notre attention un fait extraordinaire et qui se produit probablement pour la première fois dans les annales parlementaires: C'est que l'on nous demande de voter un crédit de cette nature en l'inscrivant tout simplement au budget au lieu de déposer devant le Parlement une proposition qui serait suivie du dépôt d'un projet de loi, de sorte que nous aurions l'occasion de discuter la question dans tous ses détails et de proposer tout amendement que cette Chambre pourrait trouver désirable.

Nous avons ici dans les crédits ordinaires qui sont soumis à l'approbation du Parlement, une proposition nous priant

de consentir à un prêt de $8,000,000 en faveur du Grand-Tronc-Pacifique, et la seule condition que l'on y mette, c'est que la compagnie ne pourra disposer des sommes résultant de cet emprunt qu'avec l'assentiment du Gouverneur général en conseil. Une disposition similaire existe en ce qui a trait au prêt de $15,000,000 que le Gouvernement nous propose de consentir en faveur du Nord-Canadien. Je l'affirme sans crainte d'être contredit, monsieur l'Orateur, c'est un fait sans précédent dans notre histoire parlementaire, que l'on soumette à notre approbation une proposition de cette nature tout simplement comme s'il s'agissait d'un crédit ordinaire. Que le Gouvernement ait quelque raison particulière pour en agir ainsi, c'est évident, car en ce qui a trait à l'affaire du Québec-Saguenay, projet qui ne comporte qu'une dépense de $4,000,000, ou ne s'est pas contenté d'inscrire cette somme au budget comme s'il s'agissait simplement d'un crédit ordinaire; au contraire, le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux a déposé un bill qui figure à notre ordre du jour, afin que le Gouvernement soit autorisé à faire l'acquisition de cette voie ferrée.

A mon avis, la meilleure manière de procéder de la part du ministre des Finances, c'eût été de déposer devant le Parlement une résolution dans la forme ordinaire, autorisant le Gouvernement à consentir à ce prêt, résolution qui, une fois adoptée, aurait été suivie d'un projet de loi autorisant régulièrement le Gouverneur en conseil à effectuer le prêt. On devrait exposer devant la Chambre quelle est la raison qui a engagé le Gouvernement à adopter la méthode qu'il suit en ce moment.

Je suis également d'opinion qu'avant de consentir à ce prêt en faveur de la compagnie on devrait lui imposer certaines conditions. En 1914, lorsque fut soulevée en cette enceinte la question de garantir jusqu'à concurrence de $45,000,000, les obligations de la compagnie du Nord-Canadien, j'ai signalé à l'attention de l'Assemblée qu'il pourrait se faire qu'à un moment donné il serait dans l'intérêt bien entendu du pays de faire l'acquisition du réseau du Nord-Canadien et de l'exploiter comme chemin de fer de l'Etat.

J'attirai alors l'attention du Gouvernement sur la triste situation financière dans laquelle la compagnie se trouvait placée, situation qui était telle que, si le pays ne se décidait à venir à son aide à ce moment là, en garantissant ses obligations jusqu'à concurrence de l'énorme somme de $45,000,000, elle se verrait forcée de se mettre sous séquestre. J'insistai donc afin que, puisque la compagnie proposait au Gouvernement de venir à son secours en assumant la responsabilité de cette énorme garantie, nous insérions dans le projet une disposition sous le régime de laquelle le pays aurait la faculté de prendre possession du réseau moyennant le paiement d'une somme raisonnable, à l'avenir. Je fis observer au Gouvernement qu'il ne devrait pas fournir à la compagnie l'aide dont elle avait absolument besoin pour faire face aux difficultés financières dans lesquelles elle se débattait, en attendant le retour de la prospérité, sans insérer dans le projet une disposition par laquelle le pays, s'il décidait plus tard de faire l'acquisition du réseau, ne saurait être appelé à débourser des sommes énormes afin de désintéresser Mackenzie et Mann pour la partie dont ils resteraient propriétaires. Si ma mémoire est fidèle, j'ai proposé dans le temps une résolution fixant à $30,000,000 au maximum la somme que le pays pourrait être appelé à débourser afin d'être mis en possession du réseau du Nord-Canadien; cette résolution donna lieu à un vote de la Chambre. Mon honorable ami, le solliciteur général affirma à ce moment-là que MM. Mackenzie et Mann, plutôt que d'accepter une somme de $30,000,000 en paiement de tout droit qu'ils pourraient posséder sur le réseau, aimeraient mieux laisser mettre l'entreprise en liquidation. Je ne sais sur quelle autorité mon honorable ami s'est appuyé pour formuler cette assertion, mais elle ne m'en a pas moins semblé extraordinaire, que ces messieurs qui se prétendaient pour ainsi dire en banqueroute à cette époque-là, pourraient refuser de se laisser désintéresser contre le paiement d'une somme maximum de $30,000,000 qui, à 5 p. 100, aurait rapporté à chacun de ces deux messieurs et à leurs héritiers un magnifique revenu de $750,000 par année, soit plus de $2,000 par jour, et qu'ils auraient préféré plutôt la liquidation.

Or, voici que cette compagnie revient encore à la charge et dit au Gouvernement: Encore une fois, nous voilà pour ainsi dire en banqueroute; encore une fois, nous devons vous déclarer que nous ne pouvons continuer à exploiter notre réseau si l'Etat ne vient à notre aide. Est-ce que le Gouvernement va encore sortir la compagnie d'embarras sans fixer la somme maximum qu'il lui faudra payer, au cas où le pays désirerait que l'Etat entreprenne lui-même l'exploitation du réseau à l'avenir?

Le ministre des Finances affirme que la question de la nationalisation des chemins de fer sera soulevée avant longtemps.

Le ministre des Travaux publics, au cours d'un éloquent discours sur la question des transports, l'autre soir, a affirmé que le projet de nationalisation de nos voies ferrées sera mis en discussion à la Chambre dans un avenir assez rapproché. Mais pour le moment, la question qui se pose est celle-ci: Allons-nous avancer encore $15,000,000 à cette compagnie qui est en banqueroute en ce moment, en sus de la garantie de $45,000,000 que nous lui avons accordée en 1914, sans compter toutes les autres faveurs que nous lui avons concédées, de façon à ce qu'elle puisse se maintenir à flot en attendant le retour de la prospérité, pour nous trouver ensuite dans l'obligation, afin de faire l'acquisition du réseau et de le nationaliser, de payer à Mackenzie et Mann, non pas $30,000,000, mais n'importe quelle somme énorme, pour ainsi dire, qu'ils jugeront à propos de demander à l'Etat. Le ministre des Finances n'est-il pas d'avis que c'est le moment ou jamais de formuler nettement les conditions auxquelles le pays pourrait faire l'acquisition du Nord-Canadien, si le Parlement décidait de nationaliser cette voie ferrée? Je soumets ces quelques observations à la considération de mon honorable ami.

Bien qu'il ne fournisse pas beaucoup d'occasion de présenter des amendements, je pense que celui-ci en est un qu'il devrait lui-même proposer, afin que si le pays décide de prendre ce réseau à sa charge, il sache le prendre à des conditions raisonnables.

J'ai été surpris que le premier ministre ait eu l'audace de faire une proposition qu'il voudrait certes voir traiter à un point de vue indépendant de tout esprit de parti, en s'adressant lui-même à l'esprit de parti dans le discours qu'il a prononcé. Au lieu d'accepter, comme je pensais qu'il l'aurait fait, la responsabilité de cette partie du réseau du Nord-Canadien qu'il s'agit de construire jusqu'aux montagnes de la Colombie-Anglaise, travaux représentant la plus forte proportion du passif de cette compagnie, le premier ministre a cherché à rendre le parti libéral responsable des circonstances désastreuses où se trouve aujourd'hui le pays à cause du Nord-Canadien. Sur quoi s'appuie-t-il pour parler ainsi? Sur ce que j'ai proposé, il y a treize ans, au Gouvernement de ce temps-là, de voir à ce qu'il n'y eût, dans la Colombie-Anglaise, qu'une seule ligne qui servit à la fois au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien. Voyons s'il est vrai que le refus du Gouvernement de ce temps-là de se rendre à cette proposition ait été cause de la situation actuelle. Oublie-t-il que la loi du Transcontinental dit expressément que le Grand-Tronc-Pacifique permettra à n'importe quelle autre compagnie de se servir de ses rails, sujet à un arrangement à être conclu avec l'approbation de l'exécutif, et que grâce à cette disposition le Nord-Canadien pouvait obtenir et aurait certainement obtenu permission de se servir de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique depuis Edmonton jusqu'à la côte du Pacifique? Ce qui aurait dû être prévu, au dire de mon honorable ami, est justement ce qui a été prévu dans la convention relative à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. L'ancien Gouvernement a refusé une subvention au Nord-Canadien pour la construction de sa ligne à l'ouest d'Edmonton, il pensait, et avec raison, que cette compagnie devait non pas pousser la construction de sa ligne transcontinentale à travers les montagnes Rocheuses, mais attendre que le réseau fût développé au fur et à mesure que sa condition financière s'améliorerait, au lieu de tenter l'administration hasardeuse de construire la ligne tout de suite jusqu'à la côte.

Mais en arrivant au pouvoir le Gouvernement actuel se mit à agir de concert avec sir Richard McBride, alors premier ministre de la Colombie-Anglaise, qui pensait que cette province pouvait consacrer un nombre infini de millions à la poursuite de cette grande entreprise, et il accorda une subvention considérable pour l'établissement de la ligne à travers les montagnes Rocheuses, s'unissant à cet égard avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise qui crut devoir garantir des obligations de cette compagnie jusqu'à concurrence de près de $40,000,000. Les honorables membres de cette Chambre qui ont visité la Colombie-Anglaise en passant par le Pacifique-Canadien ou le Canadien-Nord savent que ces deux chemins de fer sont parallèles l'un à l'autre sur une distance de près de 200 milles; que l'un s'étend le long d'une des rives du fleuve Fraser, et l'autre le long de l'autre rive de ce fleuve, et que, sur une distance d'au moins 150 milles dans cette partie des montagnes de la Colombie-Anglaise, il n'y a vraiment pas moyen que le trafic puisse alimenter le Nord-Canadien. Cependant, le premier ministre veut tenir le parti libéral responsable de cette construction inutile et si coûteuse, bien que ce parti ait refusé de souscrire à tout projet tendant à la construction de la ligne du Nord-Canadien à travers les montagnes et ait décidé de faire servir la ligne du Grand-

Tronc-Pacifique aux besoins du Nord-Canadien dans la région des montagnes s'il y avait lieu.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député veut-il dire qu'en 1911 le Gouvernement de ce temps-là n'avait pas décidé de faire passer le réseau du Canadien-Nord à travers les montagnes Rocheuses?

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne dis pas que l'ancien Gouvernement n'a accordé aucune aide dans ce but.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député n'a pas répondu à ma question. Qu'il me pardonne, alors, de la lui poser de nouveau. En accordant au Nord-Canadien, en 1911, la garantie de $35,000,000 par rapport à la construction de son chemin entre Montréal et Port-Arthur, l'ancien Gouvernement avait-il l'intention d'aider à cette compagnie à coinstruire une ligne qui serait une ligne transcontinentale s'étendant depuis Québec jusqu'à la côte du Pacifique, ou n'avait-il pas cette intention? Se proposait-il ou ne se proposait-il pas ce but particulier?

L'hon. M. PUGSLEY: Autant que je me le rappelle, il voulait réunir au Canada-Eastern la partie du Nord-Canadien qui traverse les prairies.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette déclaration a été si souvent répétée ici que je tiens à reprendre l'honorable député et à lui signaler le projet de résolution qui a précédé le bill garantissant $35,000,000 de valeurs du Nord-Canadien d'Ontario, adopté par cette Chambre en 1911 sous le règne du gouvernement dont mon honorable ami faisait partie. Qu'il veuille prêter l'oreille, je vais citer textuellement ce projet de résolution. Le voici:

Considérant que par suite de l'augmentation de la population et du développement rapide de la production et du commerce de cette région du Canada sise à l'ouest des grands lacs, et de l'expansion rapide du commerce du Canada en général, il est de l'intérêt du Canada tout entier qu'il soit construit de l'océan Pacifique à la ville de Montréal une autre ligne de chemin de fer destinée à aider à l'échange direct et économique du trafic entre les parties est et ouest du Canada, à ouvrir et développer certaines parties du Canada qui sont encore privées de chemins de fer, à encourager le commerce intérieur et étranger du Canada, à développer le commerce par des ports canadiens, et à procurer un échange de trafic d'entier parcours au réseau des chemins de fer de l'Etat dans Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard; et considérant que la ligne projetée de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, s'étendant depuis Port-Arthur jusqu'à la cité de Montréal, fournira la portion non complétée de la dite ligne d'entier parcours située au nord et à l'est des Grands lacs.

En d'autres termes, on voulait prolonger ce réseau jusqu'au Pacifique.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour comparer les grandes choses aux petites, je rappellerai que l'autre jour le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a dit qu'il réunirait Andover à Saint-Jean et qu'à cette fin il voulait obtenir le libre parcours sur le Pacifique-Canadien pour une quinzaine de milles de cette distance. Si le Nord-Canadien était venu dire au Gouvernement: vous nous avez accordé une subvention pour la construction de notre ligne jusqu'à Edmonton, et depuis Edmonton en allant vers l'ouest jusqu'au Pacifique il y a déjà un chemin de fer en voie de construction sur lequel nous voulons que vous nous donniez droit de circuler conformément à la réserve mentionnée dans la loi de 1903 relative à votre Transcontinental, une réponse favorable à cette demande eût été des plus conformes à l'esprit de la résolution que l'honorable ministre vient de lire. Ce que je veux dire, c'est que le premier ministre refuse de partager avec nous la responsabilité de ce projet; il veut bien que le parti libéral soit responsable de la naissance du Nord-Canadien, mais il ne veut pas prendre la responsabilité d'avoir accordé à cette compagnie une subvention pour la construction de sa ligne jusqu'au Pacifique quand le Gouvernement précédent n'avait aidé à le construire que jusqu'au pied des Rocheuses. S'il avait parlé de façon à nous rendre justice nous n'aurions pas à nous plaindre, car nous ne songeons pas à nous soustraire à nos responsabilités au sujet du Nord-Canadien ou du Grand Tronc-Pacifique, nous sommes fiers de ce que nous avons fait par rapport à ces chemins de fer. (Exclamations.)

L'hon. M. PUGSLEY: Les membres de la droite, ordinairement si polis, si bien disposés à écouter, se mettent à rire quand il leur en cuit, et ils pensent déguiser ainsi le malaise que leur cause l'évocation de dures vérités. Nous sommes fiers—pour moi du moins je suis fier—de ce qu'a fait le gouvernement libéral au sujet du Nord-Canadien; cette compagnie a un magnifique réseau qui s'étend, dans toutes les directions, à travers les prairies de l'Ouest, un réseau très bien conçu et qui a été jusqu'à présent un si important facteur du développement de cette région. Nous sommes fiers de ce que nous avons fait en encourageant la construction des lignes qui s'étendent depuis Port-Arthur jusqu'aux montagnes Rocheuses. Je ne parlerai pas

des différentes parties de ce réseau; qu'il me suffise de dire que le réseau tout entier, depuis le jour où les 100 premiers milles en furent construits, a fourni non seulement de quoi payer ses frais d'exploitation, mais aussi l'intérêt sur toutes les obligations émises; c'est un réseau splendide, qui peut produire des recettes considérables et aura été en définitive, une magnifique entreprise. N'était-il pas raisonnable d'unir au Canada-Eastern la partie du Nord-Canadien qui traverse les prairies? Je crois que oui. N'était-il pas fort à propos d'ouvrir à la colonisation la zone de terre glaise de l'Ontario que traverse le Nord-Canadien? Nous savons tous que le Pacifique-Canadien longe la rive du lac Supérieur et ne passe pas dans une région fertile. La région fertile, qui est au nord de cette ligne, est ouverte par le Nord-Canadien, dont la construction met à la disposition des colons des millions et des millions d'acres de terrain splendide.

Je suis libéral et je n'ai pas à rougir de l'encouragement qui a été donné au Nord-Canadien. C'est quand le Gouvernement actuel, de concert avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, a conçu l'idée de construire une ligne distincte et indépendante à travers les montagnes de la Colombie-Anglaise, que les difficultés de cette compagnie ont commencé. Je n'ai aucun doute que les frais d'exploitation de cette partie de la ligne dépassent considérablement les recettes et que cela sera encore pendant des années et des années une source d'embarras pour la compagnie.

Le parti libéral doit aussi prendre la responsabilité d'avoir assuré la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Je me fais gloire d'appartenir au parti qui a doté le pays de ce réseau qui a ouvert à la colonisation de vastes régions jusqu'alors inaccessibles. Si nous avons confiance dans l'avenir du Canada nous ne devons pas nous alarmer au sujet de cette voie ferrée. Je suis sans doute au-dessous de la vérité en disant que le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique ont ouvert à la colonisation 200,000,000 d'acres de terre fertile, dans les prairies de l'Ouest. Je parle de 200,000,000 d'acres de terres arables, capable de donner asile à une population de plusieurs millions. Sans ces chemins de fer, ces terrains n'auraient aucune valeur. Tous ceux qui connaissent l'Ouest canadien savent que les terres livrées à la colonisation par ces deux réseaux se vendent actuellement et se vendront, d'ici 15 ans, au moins $15 l'acre, en moyenne. En multipliant 200,000,000 par 15, on arrive à la somme énorme de $3,000,000,000 ajoutée à la richesse du pays par la construction de ces deux voies.

Nous n'avons donc pas lieu de regretter d'avoir engagé le pays dans ces deux grandes entreprises. La plus value monétaire n'est rien comparée à ce que nous vaudront, durant le prochain quart de siècle, les centaines de milles, ou plutôt les millions de colons qui iront habiter les prairies de l'Ouest et les terres fertiles du nord de l'Ontario.

S'il est plausiblement démontré qu'il est nécessaire d'accorder cette aide pour mettre ces compagnies en état de traverser la crise actuelle et de surmonter les difficultés causées par la guerre, je me reprocherais comme une faute de repousser la proposition soumise par le Gouvernement. Mais je considère, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement n'a pas fait son devoir envers les députés en ne nous fournissant pas un état des recettes du Nord-Canadien, car c'est certainement la question la plus importante que nous ayons à décider.

Le Gouvernement devrait venir franchement devant la Chambre avec un état des recettes de la compagnie durant le dernier exercice, sur toutes les lignes qui composent le réseau. Nous devons être en état de dire si nous devons pourvoir au maintien de la ligne qui va de Winnipeg aux Etats-Unis, et dont le terminus est sur les rives du lac Supérieur. La compagnie du Nord-Canadien a fait l'acquisition de cette ligne, non pour amener le trafic dans les ports canadiens ou par des voies canadiennes, mais pour diriger le trafic canadien vers les Etats-Unis, au détriment des routes canadiennes. Je désire savoir quelles sont les recettes et les frais d'exploitation de cette ligne. Je désire connaître les recettes et les frais d'exploitation du réseau dans l'Ouest canadien; les recettes et les frais d'exploitation de la ligne de Port-Arthur à Montréal.

La Chambre doit être en état de dire s'il est à propos de maintenir tout le réseau ou s'il vaudrait mieux en éliminer certaines parties. Nous devons avoir les renseignements nécessaires pour décider s'li ne serait pas préférable de maintenir et d'aider les lignes hypothéquées en faveur du Gouvernement canadien ou des gouvernements provinciaux et de laisser à leur sort les lignes à l'égard desquelles le Canada ou les provinces n'ont contracté aucune obligation.

L'honorable ministre des Finances me pardonnera de lui dire que, sur deux points, il a manqué aux égards dus à la Chambre. Je ne l'accuse pas de s'être

conduit ainsi de propos délibéré, mais il aurait dû nous soumettre un état des recettes et des frais d'exploitation des différentes lignes qui composent le réseau du Nord-Canadien, et il aurait dû faire avec ces différentes compagnies un arrangement par lequel le Gouvernement aurait été autorisé, d'ici à trois ans, ou d'ici à cinq ans, à prendre possession de tout le réseau, à un prix maximum déterminé. Ce sont deux très importantes questions que la Chambre a le droit d'étudier et j'espère que le ministre des Finances nous fournira tous les renseignements nécessaires, lorsque le sujet sera discuté en comité.

L'hon. M. LEMIEUX: Je m'étonne de ce qu'on n'ose employer les mots de faillite et de banqueroute, à propos de ces deux chemins de fer. Je ne veux pas croire que ces deux compagnies soient insolvables ni sur le point de le devenir. Notre population est assez patriote et assez éclairée pour accorder à ces deux réseaux l'aide dont ils peuvent avoir réellement besoin, pourvu, naturellement, que la Chambre soit mise en possession de tous les renseignements nécessaires.

Si le Gouvernement entretient sérieusement l'idée de nommer une commission pour arriver définitivement à la nationalisation de ces réseaux, ce serait une grave imprudence de sa part d'assumer de nouvelles obligations en faisant l'acquisition des deux voies ferrées qui sont mentionnées sur la feuille de l'ordre du jour de la présente séance.

Quand le ministre des Finances communiquera à la Chambre les renseignements demandés par l'honorable député de Renfrew-Sud, aura-t-il l'obligeance de nous donner, en même temps, un état des sommes dépensées pour la construction du chemin de fer de Québec et du chemin de fer de Lister à Saint-Jean des Chaillons? Voudra-t-il aussi nous dire, si ces lignes doivent être achetées pour faire partie du Transcontinental national et ce qu'il faudra dépenser pour les compléter? Une de ces lignes, sur la rive sud du Saint-Laurent, part de Lister et rejoint l'Intercolonial à Saint-Jean des Chaillons; l'autre, sur la rive nord, va de Québec à Murray-Bay. de Saint-Joachim à Murray-Bay, sur la rive nord, les travaux de terrassement sont les seuls qui ont été exécutés. Quelles sommes faudra-t-il dépenser pour parachever la voie? Ces renseignements sont très importants pour décider si, dans les circonstances, il est à propos de prolonger le réseau du Transcontinental-National.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(Présidence de M. Blain.)

Milice et Défense.—Arsenal fédéral, $100,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quand cet article du budget a été mis à l'étude, dans une occasion précédente, l'honorable député de Pictou m'a demandé si défense avait été faite aux troupes cantonnées dans la localité de fréquenter le magasin d'un nommé Strickland, de Trenton. J'ai reçu, à ce sujet, le télégramme suivant:

On a interdit aux troupes de fréquenter le magasin de Strickland parce qu'on soupçonnait fortement qu'il s'y vendait des liqueurs enivrantes et que le propriétaire prévoyait des désordres parmi les troupes.

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a demandé certains renseignements que le département résume comme suit:

a) Quand a-t-on autorisé la formation des six bataillons actuellement cantonnés à Edmonton?

b) Pourquoi l'autorisation a-t-elle été donnée en même temps, pour tous les bataillons?

c) Quel est l'effectif actuel?

Le sous-ministre me communique la réponse suivante:

(a et c) Date de la formation et effectif actuel des bataillons:

Bataillons.	Date de l'autorisation.	Effectif actuel. Officiers.	Soldats.	Total.
138e. . . .	19-11-15	33	1,023	1,056
151e. . . .	26-11-15	33	1,241	1,274
194e. . . .	28-1-16	31	994	1,025
196e. . . .	1-2-16	6	216	222
202e. . . .	4-2-16	31	491	522
218e. . . .	23-2-16	5	542	547
233e. . . .	14-3-16	8	41	49

Le 196e bataillon sera fourni par les universités de l'Ouest; pour commencer, chaque province organisera indépendemment une compagnie, et plus tard, le quart des officiers du bataillon sera fourni par les quatre provinces. Les universités de l'Ouest ont formé un comité pour travailler de concert avec les commandants des districts militaires nos 10, 11 et 13.

Le 233e bataillon est un bataillon Canadien-français des provinces de l'Ouest.

(b) L'organisation des unités ci-dessus mentionnées a été autorisée aux dates indiquées, pour que le recrutement et l'organistion soient aussi complets que possible, avant l'ouverture du camp.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a demandé des renseignements au

sujet des officiers recruteurs à Ottawa et de la surveillance de certains canaux. Le mémoire qui m'a été remis est ainsi conçu:

Il n'y a pas actuellement de bureau de recrutement à l'angle des rues Sparks et Elgin. Le bureau central de recrutement est sur la rue Sparks, entre les rues Bank et O'Connor. Nous n'avons rien dépensé pour le loyer de ce bureau dont l'occupation nous a été accordée gratuitement par les propriétaires, jusqu'à venir au mois dernier. A cette date, un locataire s'étant présenté, le Gouvernement a consenti à payer un loyer de $200 par mois. Les autres bureaux de recrutement qui ont été ouverts à différentes dates, y compris celui de la rue Elgin, n'ont occasionné aucune dépense de deniers publics, parce qu'ils étaient tenus par les officiers du régiment et que le local nous était donné gratuitement.

Les gardiens des sections d'Iroquois, de Morrisburgs et de Cardinal ont coûté $258,274.35, depuis le commencement de la guerre. Trois cent cinquante hommes ont servi à garder ces canaux, depuis l'ouverture des hostilités.

L'hon. M. OLIVER: Je constate que les faits sont tels que je les avais rapportés et qu'il se recrute en ce moment à Edmonton quatre régiments, sans compter le régiment des universitaires, ce qui fait cinq en tout sans compter deux autres au complet. Je suis convaincu qu'on en recrute d'autres dans cette ville. Je sais qu'on cherchait à Edmonton des recrues pour un régiment qui devait s'appeler le régiment des Bantams de Vancouver. On a peut-être cessé l'enrôlement dans cette ville. Cela démontre qu'on ne tient pas compte des exigences de la vie civile, lorsqu'il s'agit d'obtenir des recrues; que le département enrôle tout bonnement ceux qu'il peut, sans tenir compte des autres circonstances.

Bien plus, la levée de tant de corps en même temps, dans le même lieu, nuit au succès de l'entreprise. Elle fait naître entre les différents officiers recruteurs un esprit de rivalité qui n'est pas de nature à en assurer le succès. J'admets que le recrutement en même temps et dans le même lieu de deux bataillons peut causée une salutaire émulation; mais la levée de plus de deux bataillons est certainement plus nuisible qu'utile. Je crois qu'il n'est que juste de faire connaître au ministre ce que j'en pense. J'en ai parlé à cause du nombre de ceux qu'on a enrôlés à Edmonton et des nombreuses divisions du service auxquelles ils ont été appelés. Je puis dire que j'interprète le sentiment d'une partie du pays qui a manifesté un aussi bon esprit militaire qu'aucune autre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Cela est absolument vrai. L'honorable député a sans doute en l'idée que ces régiments se recrutent jusqu'à une distance considérable d'Edmonton. Je me rappelle un régiment qui est passé par Ottawa il n'y a pas longtemps et dont un grand nombre de membres venaient de la région de la rivière de la Paix.

Je sais de science certaine que, dans quelques cas, du moins, l'enrôlement a lieu en tenant compte des besoins de la localité. Je ne me souviens pas avoir reçu de protestations au sujet d'Edmonton, mais je me rappelle d'autres cas dans lesquels le département a tâché de tenir compte des circonstances en donnant des instructions aux officiers recruteurs.

L'hon. M. OLIVER: Je ne veux pas qu'on comprenne que je fais des critiques nuisibles; je me livre à des critiques utiles et je suis animé du désir d'obtenir les meilleurs résultats. Dans le cas des soldats enrôlés dans la région de la rivière de la Paix, on a permis de lever en même temps deux bataillons et cela a eu lieu pendant la dernière récolte. Les officiers recruteurs se sont rendus dans la région et ont réussi à persuader à plusieurs propriétaires de homestead d'abandonner leurs moissons sur pied pour venir à Edmonton, et entrer dans les rangs be ce régiment. Ce sont eux qui sont partis l'autre jour. Bien qu'il n'y ait que des éloges à faire des hommes qui ont offert leurs services dans ces circonstances-là, dans la pensée qu'on avait un pressent besoin d'eux, je dois dire que le Gouvernement n'a pas fait preuve de sagesse en les enrôlant. Pendant qu'on les enlevait à leurs récoltes, on permettait à ceux qui se trouvaient dans les camps de suspendre leur instruction militaire pour aller travailler dans les champs. J'appelle l'attention sur ce fait parce qu'il démontre que, autant que l'expérience nous l'a appris, on a complètement manqué de jugement, et que le département ne peut pas établir qu'il a fait preuve de sagesse dans le recrutement qui a eu lieu dans cette partie du pays, eu égard aux exigences de la vie civile.

J'ai rappelé l'autre jour que 100 hommes ont été appelés sous les armes pour protéger, croyaient-ils, la ville de Québec contre une attaque imminente. Ayant quitté leurs occupations, ils sont venus à Québec et se sont aperçus qu'on n'avait besoin d'eux que pour remplir les cadres d'un bataillon qui, me dit-on, est resté à Québec cinq ou six mois après.

Je n'approuve pas ceux qui désirent empêcher les nôtres d'aller au front en aussi grand nombre et aussi promptement que

possible; mais lorsqu'on prétend que le travail du recrutement s'est fait avec jugement, force m'est de dévoiler les faits à la Chambre, autant que j'en ai eu connaissance, et ils corroborent certainement mes dires.

Si la Chambre me le permet, je rappellerai quelque chose qui s'est passé samedi, lorsque cet article du budget a été discuté. J'ai parlé de ce qui était arrivé au 9e bataillon recruté à Edmonton, et j'ai appris au comité que le colonel qui avait levé ce bataillon, et qui avait le même grade dans le bataillon de volontaires dont le 9e a été formé, avait été remplacé par le colonel Maynard Rogers, anciennement d'Ottawa. J'ai dit que sous le commandement du colonel Maynard Rogers, le bataillon avait été disloqué et n'avait pas été envoyé au front comme corps. Les soldats eux-mêmes, leurs parents et amis et le groupe de population dont ils sortaient ont eu beaucoup de chagrin et ont pensé que le colonel Maynard Rogers avait grandement contribué à ce résultat. J'ai eu l'honneur de recevoir aujourd'hui une lettre du général Hughes, me transmettant une autre lettre que le colonel Rogers m'adressait, et dans ces lettres, le général Hughes et le colonel Rogers se formalisaient tous deux de mes paroles. Je n'imposerai pas à la Chambre la lecture de ces deux épitres; je lui signalerai simplement un passage de la lettre du général Hughes. Le voici:

> Permettez-moi de vous dire que vous êtes complètement dans l'erreur et que le colonel Osborne a été relevé de son commandement à cause de son incapacité et par mes ordres.

Je ne discuterai pas les mérites du colonel Osborne; j'ignore s'il était incapable; mais je sais qu'il a recruté un régiment, l'un des premiers qui se soient rendus à Valcartier, et que, dans cette mesure, il a certainement rendu de grands services au pays.

En toute justice, je crois qu'il avait droit à des égards. Je ne laisse pas entendre que le colonel Osborne aurait été un commandant habile en campagne, parce qu'il a réussi à lever un régiment. Je ne dis pas qu'on a commis une injustice envers lui en le mettant en disponibilité; mais je déclare que le département de la Milice, ou le Gouvernement ayant jugé à propos de le remplacer par le colonel Rogers sous le commandement duquel ce bataillon n'a pas semblé en état de se mettre en campagne, force m'est d'en venir à la conclusion que le colonel Rogers n'était pas compétent. En tout cas, sans entrer dans une longue discussion, je dirai que le général Hughes et le colonel Rogers devront se partager la responsabilité d'avoir causé une si grande déception à ceux qui s'étaient enrôlés dans ce bataillon, à leurs parents et amis, au groupe de population dont ils sortaient, par la disloquation qui a été privé de l'honneur d'aller au front comme un bataillon d'Edmonton, ce qui était son désir, il va sans dire. Les membres de ce bataillon sont allés au feu dans les rangs d'autres corps et les listes des morts et des blessés prouvent où ils se sont aquittés de leur devoir comme les autres. Nous ne nous plaignons pas car ils ont offert leurs services à l'empire et ils ont eu l'avantage de les lui donner; mais les officiers et les soldats ont droit à certains égards qu'on ne leur a assurément pas témoignés dans le présent cas.

Dans sa lettre, le général Hughes dit que j'attaque le colonel Rogers; c'est d'un état de chose que je me plains. Le colonel Rogers semble aussi laisser entendre dans sa lettre que je le prends à partie. Je n'ai aucun désir, je le répète, d'attaquer le colonel Rogers. Mais je veux faire savoir à la Chambre que chaque membre du 9e bataillon, et le droit qu'il a de prendre part à la défense de la cause pour laquelle il offre ses services qui sont aussi importants à mes yeux que le colonel Rogers ou le général Hughes.

Je n'ai pas l'intention de laisser passer un tel incident sans le signaler comme il convient à la Chambre, bien que le colonel Rogers, ou même le général Hughes, puisse croire que c'est jeter un certain blâme sur eux. Je ne désire blâmer ni l'un ni l'autre; mais j'expose un fait qui est des plus désagréables et des plus blessants pour les intéressés et pour la population de l'endroit d'où ils viennent.

Il est vrai que cet incident n'a pas mis fin au recrutement à Edmonton, et que le patriotisme des habitants, non seulement d'Edmonton, mais des alentours, est tel qu'ils sont prêts à venir de l'avant et à s'offrir, bien qu'ils ne soient pas traités comme ils devraient l'être. Cependant, je suis tenu de faire observer au ministre que, s'il en est ainsi dans le cas d'Edmonton, il n'est pas probable que les choses prennent la même tournure dans tout le pays. Lorsqu'un incident comme celui dont je parle se produit à Edmonton—et l'on ne saurait en nier la gravité—des incidents semblables peuvent se produire en d'autres lieux, et lorsque nous nous plaignons, comme quelques-uns le font, de la lenteur du recrutement, il peut arriver que de tels incidents y contribuent quelque peu. Je déclare que le Gouvernement ferait bien de

voir à ce qu'ils ne se répètent pas et à ce qu'on ne provoque pas parmi les soldats un sentiment de déception et d'injustice qui en empêcherait d'autres d'offrir leurs services. Celui qui fait le sacrifice de sa personne, de son temps, de sa situation et même de sa vie mérite assurément que l'on use de bons procédés à son égard; si on ne le fait pas, il se croira victime de quelque injustice et ses amis penseront comme lui.

Un autre détachement du 3e régiment de carabiniers à cheval avait été recruté non pas à Edmonton même, mais dans le pays à l'est de cette ville. Ce régiment, qui avait pour commandant le major Fane, de Vègreville, alla au feu en décembre dernier; ses pertes furent très lourdes, le nombre de ceux qui furent tués ou blessés en une seule journée représentant à peu près le tiers de l'effectif. Un des officiers fut trouvé au nombre des morts, tandis que le major était lui-même très gravement blessé. La boucherie avait été atroce. Autant que je sache, ces soldats se sont comportés on ne peut plus vaillamment, et pour rendre hommage à leur valeur, on a supprimé leur régiment. Le 3e carabiniers à cheval n'existe plus parce que l'on a versé en d'autres cadres ce qui restait de son effectif, tout comme on avait déjà fait pour le 9e bataillon.

Pareil système n'est favorable ni au service ni au recrutement, et ne fait guère honneur à ceux qui en sont responsables. Autant que nous sachions, jamais encore on n'a tenu compte, en matière de recrutement, du sentiment local, jamais on n'a songé à lever des bataillons dans les limites d'un territoire donné où la présence d'amis aurait pu développer l'esprit de corps chez les soldats et faciliter le travail de recrutement. Ce sont là choses dont il n'a pas été tenu compte, et c'est peut-être à cela qu'il convient d'attribuer en grande partie la lenteur du recrutement dont on se plaint si souvent.

A Edmonton, deux bataillons ont passé la majeure partie d'une année à faire l'exercice; un troisième y est resté plus d'un an. De ces trois bataillons, le 51e a fourni deux détachements, le 61e et le 66e, chacun un. Je ne sais où ces hommes sont allés ni dans quels cadres on les a versés. Il est certain qu'ils servent leur pays et qu'ils combattent pour la même cause tout comme s'ils faisaient partie du corps de troupes désignées sous le nom de bataillons d'Edmonton ou de l'Alberta, mais le procédé est peu propre à inspirer à notre population le goût du service militaire. Il importe de tenir compte de toute manière de la question de sentiment et d'éveiller l'idée d'une communauté d'intérêt au sein de la population d'un endroit donné. Si l'on recrute à Edmonton ou dans l'Alberta un bataillon qui devra porter le nom de bataillon d'Edmonton ou de l'Alberta, tous les intéressés, les soldats qui s'en iront au front et ceux qui resteront au pays porteront à ce bataillon un intérêt qu'ils ne témoigneraient pas s'il était recruté autrement. Si le recrutement se fait lentement, cela provient surtout de ce qu'on ne s'y prend pas de cette manière.

Jusqu'à présent, le résultat du recrutement est, à la vérité, vraiment satisfaisant. Comme le premier ministre l'a dit, nous avons déjà recruté 300,000 volontaires, mais il en reste encore 200,000 à trouver. Pour ces derniers, le recrutement s'effectuera en des conditions différentes de celles qui ont accompagné l'enrôlement des premiers; en effet, maintenant que les offres d'emploi abondent, quiconque s'enrôlera devra nécessairement renoncer à un emploi lucratif; c'est pourquoi il importe de tenir compte des considérations et des sentiments qui tendent à inspirer le dévouement au bien de la cause. Cela, on ne l'a pas fait dans le passé, et si le résultat a néanmoins été satisfaisant, on ne saurait s'attendre à ce qu'il le soit encore à l'avenir si l'on s'en tient toujours aux mêmes méthodes.

Il ne serait pas juste d'inclure parmi les 300,000 recrues que l'on prétend avoir faites le nombre des refusés, qui doit dépasser 20,000. Ces hommes se sont enrôlés, il est vrai, mais on n'a pas le droit de les mettre au nombre des recrues parce que, en réalité, ils ne font pas partie des troupes. On ne doit tenir compte que de ceux-là qui ont fait du service ou sont en route pour le front.

M. MORPHY: J'aimerais à appeler l'attention du très honorable premier ministre, qui fait momentanément fonction de ministre de la Milice, sur un sujet qui m'est signalé par un de mes commettants, par un homme fort considéré, M. James Donaldson, qui fut maire du comté après avoir, de longues années durant, occupé la charge de reeve du township où il demeure. M. Donaldson m'écrit qu'un ordre du ministère de la Milice autorise les soldats à aller, ce printemps, prêter leur aide aux cultivateurs pendant un certain temps. Il y a à Stratford, ville du comté dont je suis le représentant, un bataillon, le 110e, dont l'effectif recruté est actuellement de 7 ou 8 cents hommes. L'ordre en question étant apparemment applicable à ce bataillon, les

[L'hon. M. Oliver.]

soldats sont allés prendre de l'emploi dans les campagnes.

Or, mon correspondant fait observer que l'humidité de la température fait que le printemps est tardif et que, bien que les soldats soient déjà rendus chez les cultivateurs, les travaux du printemps sont à peine commencés parce que le sol est encore trop humide; et il me prie de signaler la question à qui de droit et de demander que le délai soit prolongé. Je dois faire observer ici que ce qui est vrai de mon comté l'est probablement pour les autres parties du pays; c'est pourquoi je prie les autorités militaires de rechercher si elles ne pourraient pas, eu égard à l'état du sol dans les diverses parties du pays, prolonger le congé ainsi accordé aux soldats et faire part à aussi bref délai que possible de leur décision à cet égard, afin de prévenir les inconvénients.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il me semble que le délai dont parle l'honorable député (M. Morphy) pourrait être prolongé là où la température a été exceptionnellement humide, car sans cela bien inutilement que l'on aurait permis aux soldats d'aller prendre part au labourage des terres et aux semailles. Le sous-ministre me dit que la chose peut se faire.

Pour ce qui est des détachements dont parle l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) et que l'on a, à différents temps, envoyés à la demande du War-office, je dois dire que l'on a mis ainsi à contribution une multitude de bataillons des différentes parties du pays afin de pouvoir envoyer là-bas des troupes de renfort. On s'est efforcé autant que possible de garder ensemble les soldats recrutés dans une même localité mais nous sommes bien obligés de fournir les détachements qu'on nous demande.

L'hon. M. MARCIL: Vendredi après-midi, je faisais une question au premier ministre au sujet du recrutement. Je ne sais si je ne me suis pas clairement exprimé ou si l'on m'a mal compris, mais un journal me reproche ce soir d'avoir fait cette question parce que je voudrais que le Gouvernement renonçât à son projet de lever 500,000 hommes. Or, je n'avais d'autre objet que d'obtenir un renseignement. Maintenant que la conscription est sur le point d'être établie en Angleterre, et étant donné que l'on a récemment allégué que le départ d'un grand nombre d'hommes serait fort préjudiciable à l'industrie agricole du Canada, j'ai demandé au premier ministre si le Gouvernement entendrait recruter jusqu'au dernier de ces 500,000 hommes.

J'aimerais à savoir si l'on a fait le recensement du recrutement au Canada. J'apprends que certain sénateur a fait part d'une statistique d'après laquelle les sujets nés en Angleterre auraient, à venir jusqu'au 15 mars dernier, fourni 61 p. 100 des recrues, les Canadiens-anglais, 28½ p. 100, les Canadiens français, 4½ p. 100, et les autres sujets nés à l'étranger, 6 p. 100. Je sais qu'au cours de la dernière session il s'est fait plus d'une question sur ce sujet, notamment sur le nombre des recrues faites dans la province de Québec, et que le ministre a répondu, si je me rappelle bien, qu'il lui était impossible de fournir de renseignements là-dessus. J'aimerais à savoir si les données dont je viens de parler sont officielles.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elles ne le sont pas.

L'hon. M. MARCIL: Je profite de ce que j'ai la parole pour rappeler que le Gouvernement a autorisé le recrutement d'un certain nombre de bataillons canadiens-français. On est à en lever un dans l'Ouest même, à Edmonton. On aurait grandement tort de s'imaginer qu'il ne s'enrôle de Canadiens-français que dans la seule province de Québec. On compte un grand nombre de nos commettants dans les bataillons du Nouveau-Brunswick, et beaucoup de Canadiens-français ont été versés dans les bataillons de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard. Il en est ainsi dans la province d'Ontario où des compagnies entières de certains des bataillons levés à Ottawa se composent de Canadiens-français; et il en est de même dans les diverses parties du pays.

Pour différentes raisons, les enrôlements n'ont peut-être pas été, dans la province de Québec, aussi nombreux qu'ils auraient pu l'être, mais cela n'est pas une raison d'insulter ou blesser ceux qui ont pris du service, et font magnifiquement leur devoir sur les champs de bataille. Je suis certain que si on adoptait le bon moyen, le recrutement donnerait de meilleurs résultats dans cette province. Le Gouvernement, me dit-on, a commencé un travail dans ce sens en certaines parties de la province.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je remercie mon honorable ami du renseignement qu'il me donne, et je me joints à lui pour reconnaître hautement les magnifiques services rendus par les Canadiens-français qui sont au front.

M. MACLEAN (Halifax): Depuis vendredi dernier, l'honorable premier ministre s'est-il occupé de faire voter les enrôlés volontaires de la Nouvelle-Ecosse?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'ai réellement pas eu le temps de m'occuper de cette question. J'espérais qu'il y aurait une séance du conseil de la milice aujourd'hui, mais la séance est remise à demain et la question sera étudiée.

M. MACLEAN (Halifax): J'aimerais à faire remarquer au ministre que le temps presse, parce que, s'il est nécessaire que la législature provinciale intervienne, il va falloir présenter le projet de loi, le plus tôt possible, puisque les Chambres doivent probablement se séparer sous peu.

M. TURRIFF: Le premier ministre, si j'ai bien saisi, a cité $258,000 pour le prix de la surveilance du canal sur les sections d'Iroquois, de Morrisburg et de Cardinal.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est à peu près le chiffre, je crois.

M. TURRIFF: Le comité ne peut manquer de trouver la somme considérable en proportion du service. Je me permettrai d'expliquer au ministre intérimaire de la Milice, les causes qui ont en partie grossi le chiffre de ces dépenses. D'après mes renseignements; dont je ne doute pas de l'exactitude dans l'ensemble, les chevaux dont se sert un escadron de hussars n'appartiennent pas à l'Etat; on les loue et le Gouvernement paie 50 cents par jour pour chaque cheval, en plus naturellement des dépenses pour l'entretien des chevaux. Plusieurs de ces bêtes ont coûté environ $120; le propriétaire se rembourse donc en huit mois du prix de sa bête, ou en dix mois si elle a coûté $150; de sorte que ceux qui ont loué ces chevaux aux soldats ont perçu environ le double du prix de leurs bêtes. On m'assure que des officiers ont plusieurs chevaux, et retirent de cette pratique un gros revenu, rendant la surveillance du canal beaucoup plus dispendieuse que si l'Etat avait, comme d'habitude, acheté les chevaux dont se servent ces cavaliers.

Une autre raison contribue à augmenter le prix de la surveillance. A Morrisburg, il y a pour 120 soldats 126 officiers, soit un officier pour moins de huit hommes. S'il en est ainsi—et on me l'assure—c'est un abus, et je le signale au ministre intérimaire pour qu'il aille aux informations, car j'ai peine à le croire.

Je voudrais savoir le nom du fournisseur actuel des effets d'habillements au ministère, et de celui de l'an dernier. Je ne crois pas que le ministère eût beaucoup d'uniformes à acheter l'an dernier.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Avant que le président de la commission des achats de guerre, réponde à la question de mon honorable ami, j'aimerais à signaler qu'il n'y a pas un grand nombre de chevaux sur le canal.

Il y a quelques gardes à cheval. On s'est arrangé, je crois, pour que le propriétaire fournisse l'écurie et prenne soin de la bête; le ministère fournit le fourrage, et le prix est, je pense, celui qu'a mentionné mon honorable ami. Je vais demander une enquête pour voir s'il n'y aurait pas moyen de diminuer la dépense.

Quant aux officiers, le sous-ministre m'informe que chaque détachement qui fait la garde doit être sous les ordres d'un officier, et un détachement comprend quelquefois seulement huit ou dix hommes. Le service doit se poursuivre jour et nuit.

Je ne suis pas au courant du district auquel mon honorable ami a fait allusion, mais j'ai eu connaissance du service qui se fait dans le voisinage de la presqu'île de Niagara où, l'été dernier, j'ai fait l'inspection de quelques postes.

Le service est important et doit se faire avec beaucoup d'attention, et si l'on mettait mon honorable ami au courant de tous les avertissements que nous recevons de temps à autre signalant le danger auxquels sont exposés tels ou tels endroits, je suis convaincu que, malgré la dépense que le service entraîne, il ne voudrait pas voir le ministère se relâcher d'aucune précaution raisonnable. Un relâchement de surveillance à un endroit donné, même peu de temps, pourrait avoir pour conséquence la destruction de propriétés considérables. On a trouvé qu'il fallait prendre les plus efficaces précautions possibles.

M. TURRIFF: Je ne prétends pas qu'il faille négliger aucune précaution. On m'a dit que les soldats montent la garde deux à la fois, deux heures durant, sur une distance de trois milles. Il se peut qu'une plus grande proportion d'officiers soit nécessaire. Cependant, je ne tenais qu'à signaler la chose au ministre qui, j'en ai la conviction, verra à retrancher toute dépense inutile.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'an dernier, on attaqua un détachement de deux ou trois hommes; au cours de l'altercation, l'un d'eux fut tué, et un autre fut gravement blessé. Une complication diplomatique s'ensuivit. Depuis cette époque, les autorités militaires ont décidé, je crois, de

mettre un officier à la tête de chaque détachement qui fait la garde.

L'hon. M. KEMP: L'honorable député, n'est-ce pas voulait savoir le nom du fournisseur des habillements avant la guerre et de celui qui les fournit aujourd'hui?

M. TURRIFF: Je voulais connaître le fournisseur actuel et le fournisseur précédent, pour voir s'ils étaient deux personnes différentes.

L'hon. M. KEMP: Avant la guerre?

M. TURRIFF: Non.

L'hon. M. KEMP: Il y a des vingtaines de fournisseurs d'habillements aujourd'hui. Les commandes sont mises en adjudication et on accorde la commande au plus bas soumissionnaire.

M. TURRIFF: Pas toujours.

L'hon. M. KEMP: Invariablement. Afin de stimuler la concurrence, on a divisé les commandes suivant les corps militaires, afin d'intéresser les fabricants d'habillements; on a pu de cette façon économiser une grosse somme.

M. MACDONALD: On demande $800,000 cette année pour les habillements. Ces achats se font-ils par l'entremise de la commission des achats de guerre?

L'hon. M. KEMP: Ces habillements, je crois, sont destinés à la milice. L'an dernier il n'y avait pas de crédit à cette fin. J'ai lieu de croire, quoique je n'aie aucune assurance à cet effet et que je ne sois pas certain des intentions du ministère, que ce dernier va se procurer ces effets d'habillement dans les magasins de la force expéditionnaire. Sinon, il aura à demander des soumissions ou à faire confectionner ces habillements par le fournisseur actuel du département.

M. TURRIFF: Si ces habillements sont destinés à l'armée, pourquoi sont-ils imputés sur les crédits du ministère de la Milice au lieu d'entrer dans le budget de la guerre comme les autres fournitures de guerre?

L'hon. M. KEMP: J'ai expliqué que cette somme de $800,000 que signale l'honorable député de Pictou est pour la milice c'est pourquoi on l'a inscrite au budget de la milice. Le budget de la guerre est de $250,000,000, que la Chambre a voté la semaine dernière.

M. MACDONALD: Le département se propose-t-il de poursuivre l'instruction des miliciens et les équiper alors que presque tous les volontaires sont partis pour l'Europe? De la milice, il ne reste plus que les cadres.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Dans une précédente séance on nous expliqua la situation. Il y a quelque temps que nous n'avons acheté d'habillements, et aujourd'hui le besoin s'en fait sentir. Il y a des miliciens qui font du service actif. Cette somme permettra d'habiller les gardes de la défense nationale, comme le suggérait l'honorable député d'Edmonton, je crois, lorsque nous discutions la chose il y a un jour ou deux.

M. MACDONALD: A $20 l'uniforme, cette somme suffira à 40,000 hommes. Il ne reste pas ce nombre de miliciens qui ne sont pas partis pour la guerre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Suivant mes renseignements, on a besoin de ce crédit pour habiller et équiper la milice, permanente et non permanente. Le budget de 1915-1916 ne contenait aucune somme à ces fins; en conséquence, le besoin devient encore plus impérieux pour l'exercice de 1916-1917. Le chef d'état-major général dans son budget demande $1,000,000, mais $800,000 suffiront aux besoins actuels. J'ai ici un état du nombre de casquettes et d'autres articles en magasin. Il ne s'ensuit pas que nous dépenserons tout cet argent cette année.

M. MACDONALD: Ces uniformes viendront-ils des fournisseurs du ministère de la Milice?

L'hon. M. KEMP: Les fournisseurs d'habillements pour la milice sont Mark Workman, de Montréal, et la compagnie Sanford. Leur entreprise expire en 1917. Ils exploitent une fabrique, je crois, depuis un grand nombre d'années.

M. DOUGLAS: Je veux signaler au premier ministre ce qui se pratique à Edmonton pour le recrutement. Il est au courant du grand nombre de recrues qui viennent de la ville d'Edmonton et des régions environnantes. A l'heure qu'il est, nous comptons six bataillons; quelques-uns n'ont pas encore complété leurs cadres. Je trouve un entrefilet dans un journal d'Edmonton, annonçant l'ouverture à Edmonton d'un bureau de recrutement pour le 210e bataillons de Moosejaw.

Voici ce qu'on lit:

Le capitaine J. L. Thomas, officier recruteur du 210e bataillon, dont le chef-lieu est à Moosejaw, (Sask.), annonce l'ouverture d'un bureau de recrutement dans la chambre 3, de l'édifice Empire, à l'angle de l'Avenue Jasper et de la 101e rue. Il désire aussi démentir la rumeur qui circule que ce bataillon n'est pas destiné à se rendre en Europe. Le 210e bataillon reçut d'Ottawa l'autorisation de se transporter à Moosejaw, et de se recruter pour le service au front non seulement dans la Saskatchewan mais aussi dans l'Alberta.

On transporte gratuitement les recrues éligibles et vu le fait que les soldats de ce corps ont déjà fait du service actif ou qu'ils ont reçu l'instruction militaire voulue, on s'attend à ce qu'ils partent pour le service d'outre-mer plus tôt qu'on ne le fait d'ordinaire à l'endroit d'autres régiments. Le 210e suivra son entraînement d'été au camp Sewell.

Le fait est que la province de l'Alberta a recruté plus que sa quotepart, si l'on tient compte de la population, pour les bataillons d'outre-mer. Nous avons des régiments dont les effectifs ne sont pas encore au complet. Je comprends que le département a pour politique de ne pas permettre le recrutement d'aucun nouveau bataillon avant que les bataillons déjà autorisés ne soient au complet. Etant donnée cette politique, je crois que l'on commet une injustice envers l'Alberta, à l'endroit de la ville d'Edmonton, en particulier, lorsqu'on permet à un bataillon du dehors qui a son quartier général, à Moosejaw, de voir ses officiers se rendre dans l'Alberta pour y recruter des soldats dont ils acquittent les frais de déplacement jusqu'à Moosejaw, où ils choisissent des recrues dont on peut avoir besoin pour compléter l'effectif des bataillons qu'on organise présentement, à Edmonton.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que l'idée que l'honorable député vient d'exprimer ne manque pas de force, loin de là. Je soumettrai la question à l'adjutant général de qui relève ces questions et je lui demanderai de l'étudier.

L'hon. M. OLIVER: Le premier ministre aurait-il l'obligeance de faire préparer par le département, pour le bénéfice du comité, une liste des différents bataillons, détachements et sections qui ont été recrutés, à Edmonton.

M. LOGGIE: Lors de mon voyage chez moi, à Pâques, mon attention a été appelée sur le fait que les ponts de chemin de fer jetés sur les deux bras de la rivière Miramichi étaient insuffisamment protégés, et l'on m'a demandé de faire connaître la chose au département. Advenant un désastre quelconque causé par l'ennemi, les moyens de transport seraient grandement compromis. Je me contente de faire observer au comité que les intérêts du pays sont plus ou moins en jeu, parce que ces ponts ne sont pas efficacement gardés et que leur patrouille est insuffisante.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je puis dire qu'on a appelé mon attention sur cette affaire. Je me suis mis en communication avec le département des Chemins de fer et Canaux, et, si je ne me trompe le gérant général a donné l'ordre de s'enquérir à ce sujet.

Département de la Milice et de la Défense.—Dépenses imprévues, $9,000.

L'hon. M. OLIVER: Il y a certaines questions que j'aimerais débattre sous ce crédit, surtout celui qui se rattache à la nécessité d'augmenter les gratifications accordées aux soldats blessés et aux besoins de qui nous devons pourvoir dans le but de soulager le Fonds patriotique.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami pourra discuter ce point, lorsque le bill sera étudié en comité.

L'hon. M. OLIVER: Je préférais le débattre au sujet des crédits et, s'il était possible, ce soir.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crains de ne pouvoir bien facilement me trouver, ici, ce soir. Nous pourrons laisser ce crédit en suspens, si l'honorable député le désire; mais l'occasion favorable de le débattre se présentera d'elle-même, lorsque le projet de loi en question sera étudié en comité.

L'hon. M. OLIVER: Je préférerais avoir ce débat à l'occasion de ce crédit qu'attendre la discussion du bill.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Très bien; mieux vaut laisser ce crédit en suspens.

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

Reprise de la séance.

Budget supplémentaire, 1916-1917.—Chemins de fer et Canaux.—Saint-Jean.—Installation de tête de ligne.—Reconstruction d'un élévateur à grain, $500,000.

L'hon. M. REID: Avant qu'on n'étudie ce crédit, puis-je donner un renseignement sur ce que l'honorable député d'Antigonish (M. Chisholm) a demandé au sujet de l'emplacement du jardin à la gare d'Antigonish. J'ai télégraphié à Moncton pour avoir des renseignements et, en réponse, j'ai reçu le télégramme suivant:

La terre grasse qui a servi à faire le jardin d'Antigonish a été prise du terrain sur lequel nous avions un droit de passage près de la gare de Mulgrave. Après avoir déchargé quatre wagons, nous avons constaté que la charge de deux wagons suffisait. En conséquence on a rechargé deux wagons qu'on a expédiés à Mulgrave où l'on s'en est servi pour des fins semblables. Le coût du chargement fait par les

cantonniers réguliers de la section a représenté environ cinq dollars par wagon. Le coût du rechargement des deux wagons, à Antigonish, fut de dix dollars approximativement.

F. P. Gautelius.

L'honorable représentant de Pictou (M. Macdonald) m'a demandé la date à laquelle on a commencé à accorder des billets de simple passage aux soldats. J'ai télégraphié à Moncton et j'ai reçu de M. Hayes le télégramme suivant:

Votre message du 5 reçu. L'entente pour billets d'un simple passage pour les soldats en congé est généralement en vigueur sur les chemins de fer du Gouvernement. La première entente s'appliquait aux vacances de Pâques, du vingt au vingt-quatre avril inclusivement et elle est généralement venue en vigueur, le 28 avril, car il a fallu quelques jours pour imprimer et distribuer aux agents les instructions voulues. Si M. Macdonald connaît quelque cas ou des agents ont négligé d'observer les instructions, je serais heureux de faire une enquête.

C. A. Hayes.

Au sujet du crédit en discussion et qui se rapporte à la reconstruction d'un élévateur à grain, à Saint-Jean, je puis faire observer que l'Intercolonial possédait à Saint-Jean, un élévateur que le feu détruisit, le 13 août 1914. On se propose de construire, à la pointe Reid, Saint-Jean, un élévateur de transbordement pouvant contenir environ 500,000 boisseaux de grain et qui approvisionnera une nouvelle cale de quai. Des wagonnets s'étendraient aux quais de McLeod et de Pettinger. Le but qu'on se propose d'atteindre en établissant cet ouvrage à ce point au lieu de l'installer sur l'emplacement de l'ancien élévateur, est de conserver l'ancien emplacement dont on veut se servir pour mettre la cour plus en état de servir au trafic. Il y a encore un crédit de $55,000 pour le steamer "Northumberland". Ce navire a fait la navigation entre l'île du Prince-Edouard et Northumberland durant un certain nombre d'années. La compagnie s'est départie de ses deux navires. Le Gouvernement a acheté le "Northumberland" pour $55,000 et l'on emploiera maintenant ce navire comme partie de ce réseau de chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: Quel sera la capacité de l'élévateur qu'on va construire?

L'hon. M. REID: L'outillage de l'élévateur permettra d'y transborder 1,000,000 de boisseaux de grain, mais l'entreposage ne représentera d'abord que 500,000 boisseaux. Il ressemble plutôt à un élévateur de correspondance. Nous espérons avoir terminé la construction de l'élévateur de 500,000 boisseaux avant l'hiver prochain, alors qu'il sera facile d'ajouter toute la capacité supplémentaire désirée par nous.

L'hon. M. OLIVER: Il me semble que c'est là un prix élevé pour un élévateur de faible capacité.

L'hon. M. REID: Le coût initial de la construction d'un élévateur est estimé à environ $1 par boisseau. Il s'agit principalement du coût de l'outillage. Puis, il va sans dire, que si l'on ajoute à cette capacité, le coût de cet ouvrage est beaucoup moins élevé, vu que l'outillage est déjà installé. Cet ouvrage se fera à l'entreprise, après avoir invité la concurrence des entrepreneurs, et si nous pouvions faire construire pour $500,000 un élévateur pouvant contenir 750,000 boisseaux de grain, nous devrions nous en réjouir grandement.

L'hon. M. OLIVER: J'avoue volontiers qu'il est nécessaire d'avoir cet élévateur et j'approuve ce crédit. Ma seule objection se rapporterait à la capacité de l'élévateur. Quelle est la capacité de l'élévateur du Pacifique-Canadien, à Saint-Jean, (N.-B.)?

L'hon. M. REID: Cette compagnie a construit un nouvel élévateur qui peut contenir 1,500,000 boisseaux de grain environ. La difficulté au sujet de l'Intercolonial provenant de ce que si nous transportions le grain à Saint-Jean, nous n'avions pas d'élévateur qui nous appartient, dans cette ville, et le chemin de fer du Pacifique-Canadien a toujours prétendu qu'il avait tout le grain qu'il pourrait transborder de sa propre ligne, sans compter—cela va sans dire—les frais de changement de voie à travers Saint-Jean, de sorte que nous n'étions réellement en état de transborder le grain. Même avec 500,000 boisseaux, nous pourrions transborder à peine une petite quantité de grain en destination de l'étranger. En outre, si nous atteignons le chemin de la vallée du Saint-Jean, nous allons directement dans les cours du chemin de fer Pacifique-Canadien et nous n'avons plus à acquitter les taux de changement de voie qui sont élevés.

L'hon. M. OLIVER: Le nouvel élévateur sera-t-il construit sur la rive du port où se trouvent déjà les élévateurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien, ou à la baie de Courtenay?

L'hon. M. REID: En ce dernier endroit, sur la côte est du port. Le Gouvernement possède un terrain dont il a vendu une partie à une raffinerie et cet ouvrage se trouvera près de cet établissement avec des convoyeurs qui serviront sur la côte ouest.

Ce terrain est sur le côté est du port, mais à l'ouest de l'élévateur et il desservira également la baie Courtenay. On se propose de fournir un espace d'entreposage pour plus de 500,000 boisseaux, mais nous avons cru que si nous pouvions avoir une capacité de 500,000 boisseaux et si ces navires venaient, l'hiver prochain ainsi qu'ils l'ont fait, l'hiver dernier, nous pourrions y transborder une grande quantité de grain par ce raccordement aussi bien que par le raccordement à Halifax.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement se propose-t-il de faire les raccordements par la ligne de la Vallée de Saint-Jean, avec cet élévateur? Est-ce là une partie du projet?

L'hon. M. REID: Oui, nous passerons directement sur cette ligne.

L'hon. M. OLIVER: Cet élévateur est-il compris dans la nouvelle méthode de transporter le trafic à Saint-Jean sur le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean?

L'hon. M. REID: Ainsi que l'honorable député de Saint Jean (M. Pugsley) le disait, l'autre soir, cette route est de 100 milles plus courte que celle par le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Sans doute, lorsque nous passons sur les 11 milles du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous nous rendons aux cours de ce dernier et directement sur cette même ligne jusqu'aux installations de l'Intercolonial qui se trouvent autour de la baie de Courtenay. Nous nous rendons directement à notre propre gare. Celle-ci se trouvera sur la rive de l'est, près de l'endroit ou l'autre élévateur a été établi.

L'hon. M. OLIVER: Cet élévateur est-il accessible à l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Il est situé sur la ligne de l'Intercolonial.

L'hon. M. OLIVER: Tout ce que je crains, c'est que, d'abord, il y aurait danger que cet élévateur ne serait pas construit assez tôt, et en deuxième lieu, qu'il est fort probable qu'il ne soit pas assez grand. Pour faire suite à la discussion que nous avons eu avec le ministre il y a quelque temps, je tiens à dire que, d'après moi, il est absolument nécessaire pour que le grain puisse être transporté durant toute l'année, sur la ligne du Transcontinental, qu'il y ait à Saint-Jean des élévateurs suffisants, non seulement pour transborder un ou deux chargements, mais pour contenir des quantités considérables à mesure que le grain arrivera, bien que pas aussi grands, peut-être, que ceux à la tête des lacs.

Afin d'être utile pour le transport du grain, la compagnie de chemin de fer doit en transporter autant que son matériel le permet, tant de centaines de boisseaux par jour ou tant de milliers par semaine. Cette quantité ne peut pas être transportée très rapidement. Les lignes de chemin de fer ne peuvent pas en transporter plus que leur permet leur matériel roulant, et s'il n'y avait pas de grands élévateurs, au port d'hiver, si le marché tombait, ou s'il n'y avait pas de vaisseaux, le transport par voie ferrée sera obligé de cesser jusqu'à ce que le petit élévateur à Saint-Jean soit vidé. Conséquemment, si l'élévateur à Saint-Jean était plus grand, le transport par chemin de fer se continuerait toute l'année, en hiver comme en été.

J'insiste sur ce point, parce que le ministre du Commerce, l'autre soir, et le ministre intérimaire des Chemins de fer, ce soir, ont paru croire qu'il n'y avait pas besoin d'avoir un grand entrepôt à ce port d'hiver de l'Atlantique qui est ouvert à la navigation tout le long de l'année, et que l'on pouvait supposer que les vaisseaux chargeraient le grain aussi vite qu'il serait amené. C'est la théorie, mais ce n'est pas la pratique. Il faut que le grain soit transporté d'une façon continue, autant que le permet le matériel de la compagnie de chemin de fer; et son expédition d'un côté à l'autre de l'océan dépend ensuite en partie sur l'état du marché et en partie sur le nombre de navires disponibles.

Il faut que les entrepôts soient vastes, sans cela le mouvement ne pourra pas réussir. Je proposerais donc au ministre de faire construire l'élévateur le plus grand qu'il pourra, et s'il veut doubler la somme supposant que l'on ait l'intention d'utiliser la ligne du Transcontinental afin de transporter le grain d'un bout de l'année à l'autre, il pourra aller aussi loin qu'il voudra dans la construction d'élévateurs à Saint-Jean et je serai heureux de l'appuyer.

L'hon. M. REID: L'honorable député m'a mal compris s'il a cru que je ne croyais pas qu'il fût nécessaire d'avoir des élévateurs de grandes capacités au port d'hiver. Il y a quelques années passées dans une discussion sur les élévateurs, j'ai déclaré et je crois que c'était l'opinion presqu'unanime de la Chambre, qu'il nous fallait avoir de grands élévateurs à nos ports de mer. A cette époque, c'était surtout des élévateurs du port de Montréal que nous parlions, et nous pouvions alors, je crois, recevoir 1,000,000 de boisseaux à Montréal. Aujour-

d'hui, les élévateurs y ont une capacité de 15 millions de boisseaux, et à Québec de un million et demi. L'année dernière ou peut-être il y a deux ans, la capacité à Saint-Jean a été augmentée par la construction d'un nouvel élévateur. Ce nouvel élévateur peut contenir un million et demi de boisseaux et l'ancien peut en contenir, je crois, un million. Je crois qu'il nous faudrait avoir beaucoup d'espace, et il n'y a aucun doute qu'il nous faudra agrandir la capacité des élévateurs chaque année jusqu'à ce qu'elle soit considérable à Saint-Jean et à Halifax.

Mais j'ai cru que nous devions avoir un élévateur de grande capacité à Transcona, ou à un autre endroit dans les environs, et aussi que nous devrions en avoir un à Saint-Jean. Dans une discussion au sujet de cette question avec le ministre des Finances, celui-ci m'a demandé quelle capacité il nous faudrait cette année, d'ici au printemps prochain, et j'ai répondu que je croyais que nous pourrions réussir à atteindre une capacité de 500,000 boisseaux à chacun de ces ports, et que l'année prochaine nous pourrions en avoir davantage. J'ai cru que cela vaudrait mieux que de construire un élévateur d'une capacité de 1,000,000 ou 15,000,000 de boisseaux sans qu'il fût nécessaire d'en construire un petit à Winnipeg. L'embarras, comme m'en informe l'administrateur du chemin de fer, est qu'il faut transporter le grain à Fort-William, ce qui signifie un transport en arrière, parce que nous n'avons pas d'élévateurs de transbordement à Winnipeg, où nous pourrions peser le grain, en faire l'inspection et accorder les certificats, comme on fait à Saskatoon et à Fort-William. En construisant un élévateur à un endroit où le Transcontinental et Grand-Tronc-Pacifique se rencontrent, afin que le grain puisse y être placé, pesé, et certifié, le Transcontinental économisera le transport jusqu'à Fort-William, et pour cette raison pourra transporter beaucoup plus de grain, qui passerait directement par Armstrong, Québec, Saint-Jean et Halifax.

En ce qui concerne l'Intercolonial, notre situation sera comme celle-ci: Si nous pouvons avoir cet élévateur de 500,000 boisseaux, nous aurons une capacité de 250,000 boisseaux entre Halifax et Saint-Jean. Cela nous mettra dans une bonne position pour commencer, l'automne prochain. Je ne crois pas que nous puissions dépenser plus d'un million de dollars pour ces deux élévateurs, cette année.

J'ai en même temps, essayé de me rendre au désir du ministre des Finances (sir Thomas White) qui me demandait de ne porter à mon budget que juste la somme que je croyais pouvoir dépenser. Si nous dépassons un peu cette somme, il nous faudra demander un crédit supplémentaire, l'année prochaine; mais je vais essayer d'obtenir la plus grande capacité que nous pourrons avec cet argent.

M. COPP: L'honorable ministre a-t-il dit au député d'Edmonton (M. Oliver) que la ligne de l'Intercolonial se rendait maintenant jusqu'à l'endroit où l'on veut construire cet élévateur?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait où la raffinerie de sucre a été construite. La voie la contourne jusqu'à l'endroit que l'on appelle Reid's-Point. L'élévateur sera construit près de la raffinerie de sucre. Des transbordeurs pourront être amenés le long de la rive sur la côte ouest de l'élévateur, et lorsque la baie de Courtenay sera creusée suffisamment pour que les vaisseaux puissent y entrer, les transbordeurs iront de l'autre côté. Cet élévateur n'a qu'une capacité de 500,000 boisseaux; naturellement, on en construirait aussi sur le côté de la baie de Courtenay. L'administration du réseau me dit qu'elle croit que cela sera plus avantageux à l'Intercolonial.

M. COPP: Je veux savoir du ministre si l'embranchement de l'Intercolonial est construit jusqu'à l'endroit où sera placé l'élévateur?

L'hon. M. REID: Pour le moment, il y a une petite voie, mais lorsque les améliorations seront terminées à la baie de Courtenay, on ne s'en servira pas comme aujourd'hui. Il y a tout un autre plan.

M. COPP: Le plan de la baie Courtenay?

L'hon. M. REID: Oui. L'amélioration de la baie Courtenay donnera un nouvel accès. La ligne actuelle ne pourra pas servir.

M. COPP: N'y a-t-il pas une voie par laquelle on peut arriver à l'élévateur avant que les améliorations de la baie de Courtenay soient faites?

L'hon. M. REID: Aussitôt qu'on aura fait suffisamment de travaux dans la baie de Courtenay pour nous permettre de changer la voie, nous le ferons. Nous avons un crédit pour cela.

M. COPP: Si je comprends bien la proposition du ministre, il veut que le grain pour l'exportation venant par le Trancon-

tinental soit transporté sur cette ligne jusqu'à la jonction McGivney, et ensuite sur la voie du chemin de fer de la vallée du fleuve Saint-Jean et sur celle du Pacifique-Canadien jusqu'à Saint-Jean?

L'hon. M. REID: Oui.

M. COPP: Et ensuite jusqu'à l'élévateur projeté?

L'hon. M. REID: Oui.

M. COPP: L'embranchement du chemin de fer du fleuve Saint-Jean, de Gagetown à Westfield, ne sera pas censément achevé avant le 1er février 1917, et il est très douteux que tous les travaux soient terminés à cette date, par conséquent, l'automne prochain, le grain pour l'exportation qui ne pourra être transporté par le chemin de fer du Saint-Jean devrait passer par Moncton et Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Nous avons ce raccordement aujourd'hui et nous l'utilisons tous les jours. Nous avons une locomotive de manœuvre qui fait service actuellement. C'est là où l'on charge le bois et où la raffinerie de sucre reçoit sa matière première.

L'hon. M. GRAHAM: Pourquoi porterait-on cet élévateur au compte de l'Intercolonial, lorsqu'il sera pour l'utilité du chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean et du Transcontinental? Avez-vous l'intention de faire mouvoir le grain par l'Intercolonial et non pas par le Transcontinental? Pourquoi ne le construisez-vous pas comme élévateur de l'Etat, et ne laissez-vous pas l'Intercolonial ou toute autre ligne s'en servir? Cette dépense sera portée au compte du capital de l'Intercolonial, lorsqu'il servira à une autre ligne, à moins que vous ne proposiez d'accorder un profit à l'Intercolonial sur le coût du transport du grain.

L'hon. M. REID: L'Intercolonial a toujours eu un élévateur. Je n'ai jamais songé à ce point. J'ai pensé qu'il remplaçait simplement l'ancien élévateur de l'Intercolonial. Je ne crois pas que ce soit une chose bien sérieuse. L'honorable député verra, à l'article qui suit, que nous avons un élévateur dont les frais sont mis à la charge du Transcontinental:

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais il se trouve sur le Transcontinental, et c'est lui qui s'en sert.

L'hon. M. REID: A la vérité, il se trouve sur le réseau de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Oui, mais non pour le trafic de l'Intercolonial.

L'hon. M. REID: En partie, oui. Notre intention est de mettre celui-ci sur un terrain qui est la propriété de l'Intercolonial et dont elle a la disposition. Le chemin de fer de la Vallée du Saint-Jean pénétrera dans les cours de l'Intercolonial, où il utilisera nos installations de tête de ligne, sans que l'on puisse dire cependant qu'il fait partie de l'Intercolonial. Je ne crois pas que ce soit un point bien sérieux.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas bien sérieux. Quelqu'un me demandait aujourd'hui quelle somme en capital il a été dépensé pour l'Intercolonial. Le reproche que l'on fait à l'administration de l'Intercolonial c'est d'y avoir dépensé une somme considérable de capitaux. Voici un demi-million que l'on porte au compte de l'Intercolonial, quoique le trafic de l'Intercolonial n'y soit pas le premier intéressé. Mais ce n'est qu'un commencement, je crois. D'autres avec le temps viendront s'y ajouter et nous pourrons avant de finir avoir à porter au compte du capital un autre million et demi, quoique ce soit pour accommoder les affaires d'une autre ligne.

L'hon. M. REID: Il y a divergence d'opinions à cet égard. Cet élévateur va être sur la propriété de l'Intercolonial, qui, dans tous les cas, devrait en avoir un, et qui se servira de celui-ci.

L'hon. M. GRAHAM: Y aura-t-il pour l'Intercolonial un revenu à tirer du mouvement d'affaires auquel cet élévateur va donner lieu?

L'hon. M. REID: Je ne le suppose pas. Si le trafic passe par les cours de l'Intercolonial, il y aurait sans doute pour celui-ci quelque chose à gagner, mais j'ignore de quelle nature serait ce trafic.

L'hon. M. GRAHAM: L'Intercolonial fait toute la dépense et ne bénéficie de rien.

L'hon. M. REID: Je ne sais trop au compte de quel chemin de fer nous pourrions mettre cette dépense, si ce n'est à celui du Transcontinental ou de l'Intercolonial.

L'hon. M. GRAHAM: Vous bâtissez des élévateurs dans d'autres lieux et vous ne les mettez pas au compte des chemins de fer sur lesquels ils sont placés. Il en sera construit un à Saint-Jean dont vous pourrez dire que c'est un élévateur de l'Etat.

L'hon. M. REID: Cela ajoute à la valeur de la propriété.

L'hon. M. GRAHAM: Certes oui, dans un sens. J'ai soulevé cette question simplement parce qu'il m'a paru que c'était peut-être une méprise. Le Transcontinental aura le bénéfice de cet élévateur, mais c'est l'Intercolonial qui en fera la dépense. Le chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean va être prolongé pour permettre aux trains du Transcontinental de se rendre à Saint-Jean par la ligne courte et non par l'Intercolonial. Si ce n'était dans ce but, on ne le construirait pas. Mais nous avons un élévateur pour ces marchandises et nous en mettons la dépense au compte de ce pauvre Intercolonial, à qui nous faisons tout porter chaque fois que nous n'avons pas un autre compte à en charger.

L'hon. M. MARCIL: Qu'est-ce que le ministre entend faire de cette section du Transcontinental qui va de Lévis à Moncton? J'ai entendu dire que l'Intercolonial ne pouvait fournir à la besogne. Est-ce que le ministre aurait l'intention de faire passer par l'Intercolonial les marchandises qui arrivent à Québec et qui sont destinées à Saint-Jean ou Halifax et de ne pas utiliser cette section du Transcontinental?

L'hon. M. REID: L'honorable député n'ignore pas dans quelle position nous nous sommes trouvés l'hiver dernier. Tout ce que nous avions, c'était le matériel de l'Intercolonial, et c'est par les voies de celui-ci que passait ce matériel, de même qu'en partie par voie de l'embranchement de Lévis à Moncton.

Beaucoup de marchandises, l'hiver dernier, ont passé par cet embranchement. Jusqu'à ce que nous ayons pour l'Intercolonial un matériel roulant plus considérable, il nous sera difficile de faire mieux. Nous avons fait une forte commande de matériel roulant et nous utiliserons au mieux l'un et l'autre réseau. L'embranchement de Lévis à Moncton est une bonne ligne, et, passé l'automne prochain, nous nous en servirons presque entièrement pour le trafic de Saint-Jean, parce que nous passons par la jonction McGivney pour nous rendre à cette ville. L'élévateur que nous aurons là l'année prochaine nous sera, je crois, d'un très grand secours.

L'hon. M. MARCIL: Vous ne porterez pas de grain au delà de Québec l'année prochaine?

L'hon. M. REID: Vraisemblablement non, puisque, arrivé à Québec, il se trouve dans un port maritime, et le porter à Saint-Jean où à Halifax ce ne serait qu'ajouter autant à ce que nous faisons déjà. Il y a des transports que l'amirauté envoie ici et dont quelques-uns peuvent avoir ordre de se rendre, même l'hiver, à Halifax ou à Saint-Jean, et l'amirauté peut nous commander de mener à ces ports du grain, du foin ou des munitions. Si la chose arrive, nous nous conformerons à ces ordres, mais il n'est pas naturel, l'été, de faire porter des marchandises au delà de Québec ou de Montréal.

L'hon. M. MARCIL: Quelle sorte de service donne-t-on aux voyageurs sur le Transcontinental entre Lévis et Moncton?

L'hon. M. REID: Cette ligne fonctionne et il est donné au public un service de trois trains par semaine.

L'hon. M. MARCIL: Y a-t-il pour les marchandises un service régulier?

L'hon. M. REID: Les marchandises aussi sont portées.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que l'on fera davantage l'été qui vient?

L'hon. M. REID: Nous pouvons à présent maintenir un service très passable de voyageurs et de marchandises, et nous le continuerons l'été. Maintenant que la navigation est ouverte sur le fleuve nous ne prévoyons guère de difficultés avec l'outillage que nous avons.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a-t-il sérieusement étudié la question des élévateurs au point de vue de l'entreposage? Si le Transcontinental doit être utilisé de quelque façon, le Gouvernement désirera, je suppose, faire venir à Québec, l'automne, autant de grain que possible pour l'expédier au printemps?

L'hon. M. REID: Nous avons à Québec une capacité d'entreposage de 1,500,000 boisseaux

L'hon. M. GRAHAM: L'Etat a-t-il autant que cela?

L'hon. M. REID: Je veux dire la commission du port.

L'hon. M. GRAHAM: Sans relation avec le réseau des voies ferrées de l'Etat?

L'hon. M. REID: En effet.

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement a-t-il songé à un agrandissement des élévateurs de Québec qui répondra au trafic que le Transcontinental y amène de l'Ouest?

L'hon. M. REID: Oui, nous y avons songé, comme aussi à d'autres points de la ligne, mais nous n'avons encore rien de décidé pour cette année. Notre intention

est de voir comment nos affaires marcheront l'été qui vient avec la capacité d'entreposage que nous avons-là et, disposant des deux autres ports où mener le grain, outre Montréal et Québec, je compte bien qu'avec cet élévateur de Saint-Jean, nous serons en mesure de recevoir une grande quantité de grain. Si nous n'avons pas pourvu cette année à un accroissement de notre capacité d'entreposage, c'est que le grain devait, avons-nous pensé, se rendre assez promptement tout droit à sa destination.

L'hon. M. OLIVER: Lorsque le ministre aura l'année prochaine à Saint-Jean l'élévateur dont il parle, espère-t-il que sera prête la correspondance qu'il s'agit d'établir par la vallée du Saint-Jean.

L'hon. M. REID: Les membres du cabinet qui sont du Nouveau-Brunswick m'ont dit qu'ils pensaient bien arriver à cela pour le 1er décembre ; mais pour plus de sûreté, ils ont demandé de reporter cette date au 1er février, je crois. C'est l'entente que j'ai eu avec eux.

L'hon. M. OLIVER: Si l'élévateur est prêt, vous pourrez y arriver par l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Absolument; quelques milles de plus à faire.

L'hon. M. OLIVER: L'administration a établi entre Winnipeg et Montréal ou Québec un tarif que l'on a reconnu comme étant très raisonnable, un tarif qui, par sa modération, le dispute à celui du transport par eau; mais il n'en a pas établi pour Québec ou Montréal à Saint-Jean. On va bâtir dans cette dernière ville un élévateur auquel on ferait aussi bien de ne pas songer, s'il n'est pas établi en même temps un tarif qui réponde à celui dont je viens de parler.

Cela ne servira à rien parce que le prix de l'hiver dernier a été fixé de manière à rendre tout simplement possible l'utilisation des élévateurs de Montréal et de Québec sans aucun avantage pour l'expéditeur et ne permettait pas d'utiliser les installations de Saint-Jean, parce qu'il n'y avait là aucune réduction de prix permettant de le faire. Je demande donc au ministre si, étant donnée la construction projetée de cet élévateur à Saint-Jean, ce doit être la politique du département qu'un prix d'entier parcours jusqu'à Saint-Jean soit accordé à un prix correspondant par mille à celui acordé l'hiver dernier de Winnipeg à Québec.

L'hon. M. REID: Le prix de Winnipeg à Québec a été fort avantageux. Il y avait, l'hiver dernier, une énorme quantité de grain dans l'Ouest, et on a exercé une pression sur le ministre des Chemins de fer pour l'engager à faire disparaître cet engorgement. Il ne pouvait disposer que de très peu de matériel roulant, simplement celui qu'il pouvait demander à l'Intercolonial. A Montréal et à Québec, il y avait encore beaucoup de compartiments non remplis. Quand le Pacifique-Canadien prenait le grain, il le transportait directement à Saint-Jean, parce que cette compagnie possède un élévateur, et quand c'était le Grand-Tronc, le grain s'en allait aux élévateurs de Portland. Nous n'avions pas d'élévateurs à Saint-Jean, et il n'y avait guère lieu d'espérer que le Transcontinental y transportât du grain.

L'hon. M. OLIVER: Je ne veux pas revenir sur cette discussion. Tout ce que je demande, c'est de savoir quelle doit être la ligne de conduite pour l'avenir?

L'hon. M. REID: Je tiens à rappeler à mon honorable ami ce qu'a dit le ministre des Chemins de fer et Canaux, à titre d'essai, nous prendrons ce grain à Montréal aux mêmes prix que ceux de l'été dernier, soit 6 cents, et remplirons ces élévateurs. Cela, évidemment, a dû être très avantageux durant l'hiver.

L'hon. M. OLIVER: Avantageux, dans une certaine mesure.

L'hon. M. REID: Si on avait pu mettre le grain en élévateur à Fort-William, le grain s'y serait acheminé, et les expéditeurs auraient eu à payer le même prix qu'à Montréal, Ainsi, la question d'emmagasinage était précisément la même.

L'hon. M. OLIVER: Cela est vrai.

L'hon. M. REID: Quant à ce qu'il faut faire l'année prochaine, mon honorable ami le sait, des prix de transport directs sont toujours établis entre Winnipeg ou l'Ouest et les ports océaniques. Ce sujet sera étudié par le ministre et le directeur du service des marchandises et l'on décidera ce qu'il faut faire au sujet de ces prix entre Winnipeg et Saint-Jean et Halifax. Ce grain qui est passé l'automne dernier s'est tout rendu à Montréal et à Québec, sauf une petite quantité.

L'hon. M. OLIVER: Je le répète, je serais heureux de voir construire un élévateur à Saint-Jean, et je désirais que le ministre fît l'impossible pour y réussir. Mais évidemment, il faudrait, pour cela que le

prix d'hiver par chemin de fer à Saint-Jean fut établi sur une base permettant le transport du grain en hiver. J'ai fait u premier calcul il y a quelque temps à ce sujet, et j'ai trouvé que le prix d'hiver, de Winnipeg à Québec, était de 12 cents pour 1,352 milles. De Québec à Saint-Jean, par la route actuelle—c'est-à-dire par le Transcontinental jusqu'à Moncton et de là par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean—il y a 541 milles. Au même prix par mille que celui de Winnipeg à Québec, le prix serait de 4 cents et demi, soit un prix total, de Winnipeg à Saint-Jean, de 16 cents et demi. Mais le prix qui a été en réalité demandé l'hiver dernier de Winnipeg à Saint-Jean, soit par le Pacifique-Canadien en passant par Montréal, soit le Transcontinental par voie de Montréal ou de Québec, a été de 20 cents et quart. C'était là précisément la différence entre un prix pouvant amener du trafic et un prix qui supprimerait le trafic.

L'hon. M. REID: Dois-je comprendre que mon honorable ami assure que le transport du grain de Winnipeg à Saint-Jean, par le Pacifique ou par le Transcontinental, serait de 20 cents et quart?

L'hon. M. OLIVER: Oui. Le prix de Québec ou de Montréal à Saint-Jean dépassait tellement celui de Winnipeg à Montréal, qu'il équilibrait et rendait absolument semblable le prix d'entier parcours du Pacifique-Canadien. Si le même système doit se perpétuer l'année prochaine, il ne servira pas à grand'chose de construire l'élévateur, ou dans tous les cas, on n'aurait besoin que d'un très petit élévateur.

Mais à mon sens, l'objet qu'on s'est proposé en construisant le Transcontinental, était de permettre au mouvement du grain en hiver de pouvoir s'établir dans la direction des ports de l'Atlantique. Ce qui s'est fait cet hiver tend à prouver que cela est réalisable; et voilà pourquoi je demande avec instances la construction d'un élévateur à Saint-Jean, et que l'hiver prochain le prix du transport des marchandises jusqu'à Saint-Jean soit aussi favorable que celui accordé l'hiver dernier de Winnipeg à Québec, sur le pied du mille. Si on ne fait pas cela, il n'y a pas grand avantage à construire un grand élévateur à Saint-Jean. La chambre de commerce de Québec s'est préoccupée de la question, et parmi les chiffres figurant dans son rapport, il y a le renseignement que du grain est maintenant transporté de Goderich, qui est un port des lacs, jusqu'à Halifax, sur une distance de 1,231 milles pour 6 cents et un dixième par boisseau. Cela me semble un prix peu élevé. Si l'on doit ajouter foi à ce renseignement, alors il est évident que le prix d'entier parcours sur le Transcontinental n'est pas aussi extrêmement bas qu'on le croit, mais c'est plutôt un prix permettant à ce chemin de fer de faire des affaires. S'il a pu être en mesure de faire un trafic lucratif entre Winnipeg et Québec, assurément il doit être en état de faire la même chose entre Winnipeg et Saint-Jean.

Je désire ajouter quelques mots aux remarques de l'honorable ministre suppléant en ce qui concerne les facilités offertes à Québec. Saint-Jean étant un port ouvert toute l'année, il milite de bonnes raisons en faveur d'un service de transbordement à cet endroit; mais Québec est fermé une bonne partie de l'année. Il ne saurait y avoir de doute que Québec offre des avantages énormes, en été, en regard de tout autre port du Canada. Et comme la distance est abrégée de façon très appréciable depuis les prairies jusqu'à Québec, plus que par tout autre chemin de fer allant à Montréal, il y a toutes les raisons du monde pour que les facilités d'emmagasinage à Québec soit amplement suffisantes. Ainsi et tout en désirant l'avantage du port ouvert de Saint-Jean durant l'hiver, nous serons toujours très heureux de nous épargner le coût du transport de Lévis à Saint-Jean en tirant avantage des élévateurs à Québec, afin que le grain puisse être grevé le moins possible en allant au marché. C'est là tout l'objet de la présente discussion, et de toutes ces constructions de chemins de fer et d'élévateurs, c'est-à-dire l'abaissement du coût du transport et de la manutention entre le producteur et le consommateur.

Dans les présentes conditions mondiales, et vu que les récoltes de l'univers vont toujours en augmentant, il n'y a aucun doute que d'année en année il devient de plus en plus nécessaire, si notre production doit augmenter en raison de la prospérité du pays, que le coût du transport et de la manutention, et les profits reçus entre le producteur et le consommateur, soient systémathiquement abaissés par tous les moyens possibles. C'est là le devoir impérieux et la responsabilité qui incombent au ministère dont mon honorable ami a la charge, et on arrivera à ce résultat en utilisant le Transcontinental et par les services auxilaires d'elévateurs suffisants à Saint-Jean et à Québec.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami est absolument dans le vrai. Nous devrions

avoir plus de facilités. Mais nous ne pourrons y arriver qu'en autant que nous aurons l'argent nécessaire pour construire des élévateurs et nous allons nous y mettre le plus tôt que nous pourrons. Tout ce qui peut être épargné en matière de frais de transport et d'emmagasinage du grain est tout profit pour le cultivateur. Cela ne saurait faire doute.

Je vais plus loin, et je dis que je verrais avec la plus grande faveur tout arrangement quelconque, par exemple, la nationalisation des chemins de fer, si on peut démontrer que ce soit là la manière la plus avantageuse et la plus praticable pour nous épargner de l'argent. Tout ce qui sera épargné de ce chef, je le répète, est tout bénéfice pour les cultivateurs de l'Ouest, et pour ceux qui acheminent des marchandises sur notre réseau de chemins de fer. Beaucoup de gens assurent que si l'Etat était propriétaire des chemins de fer, et qu'il n'y eût plus à se préoccuper de dividendes ou de profits considérables, c'est-à-dire ces chemins de fer étaient exploités dans l'intérêt du public, il est probable qu'ils pourraient être exploités à des frais bien moins élevés qu'actuellement. Si cela peut se faire, ce sera certainement une grande économie pour tous ceux qui ont des produits à expédier. Je prévois que cette question soulèvera beaucoup d'intérêt à la session prochaine, quand nous serons en mesure de pouvoir la discuter. En réalité, c'est là un besoin qui s'impose, et si, comme je le crois, on en arrive à une solution, en prenant possession d'un ou deux de ces réseaux, je crois que le transport à meilleur marché qui sera probablement réalisé aura un grand retentissement sur l'avenir et le progrès de l'Ouest. La question de l'augmentation des installations à Québec et en d'autres ports demande étude. L'élévateur de Montréal a une capacité de 15,000,000 de boisseaux, mais cela est peu de chose. Il faudra encore probablement augmenter ces facilités à Montréal. Nous devrions aussi avoir de grands élévateurs à Saint-Jean et à Halifax. A Portland, et à quelques autres points terminaux, la capacité des élévateurs est très considérable; cependant vous n'auriez pas pu y faire passer du grain cette année, tant ils étaient bondés de grain. Si le grain peut être envoyé à Québec et y être mis dans les élévateurs, il s'en suivra une économie de 4 à 6 cents par boisseau, soit le coût du transport de Québec à Halifax ou à Saint-Jean, et cette économie sera tout bénéfice pour le cultivateur. Si le cultivateur désire expédier son grain de Québec et le garder jusqu'au printemps, il obtiendra cet avantage.

M. ROBB: Le Gouvernement a eu sans doute une intention excellente en abaissant tous les prix sur le Transcontinental-national à 6 cents le boisseau pour le grain destiné à être exporté et allant à Montréal ou à Québec.

Mais, malgré tout ce que le ministre a dit depuis que ses crédits ont été discutés, il ne m'a pas convaincu—et je ne crois pas qu'il y ait eu beaucoup de gens dans le métier qui aient été convaincu—que le système était d'un avantage spécial soit à l'expéditeur soit au producteur. Je dirai au ministre pourquoi. La grande difficulté l'an dernier, était de charger le grain dans les wagons. Le grain en wagons a bénéficié durant toute la saison d'été d'une prime de 3 cents ½ jusqu'à 8 cents le boisseau sur le prix de mai; en conséquence, les exportations pouvaient avoir beaucoup plus de profits à acheter à option en mai et à attendre l'ouverture de la navigation. Le ministre a insisté beaucoup sur l'avantage qu'à procuré cet arrangement et sur le volume du grain transporté à Québec ou à Montréal pour l'exportation.

L'automne dernier, quand la navigation a clôturé, il y avait une quantité considérable de grain dans les élévateurs à Montréal. Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais nous savons, par un état qui a été déposé, qu'une partie du blé de la Nouvelle-Zélande, entreposé l'été dernier, se trouvait encore au mois de mars dans les élévateurs de Montréal. Comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton, ce tarif spécial de 6 cents par boisseaux, n'était applicable que pour aller à Montréal ou Québec pour l'exportation. Si le grain était réexpédié de Montréal ou Québec, à Saint-Jean ou à Halifax pour l'exportation, les expéditeurs avaient à payer les prix réguliers, mis en vigueur par le Pacifique-Canadien le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, et ce tarif était de 23 cents et trois dixièmes par cent livres. Malgré l'énorme quantité de grain qui, d'après le ministre a été transporté par le Transcontinental-national, ce que j'ai avancé est exact, à savoir que ce tarif n'avait à peu près aucune valeur. Nous avons transporté beaucoup de grain, mais nous avons payé le plein tarif. C'était probablement plus profitable au pays et au chemin de fer de ne pas le transporter au tarif réduit, mais on a transporté très peu de grain à ces taux réduits.

Un relevé présenté à la Chambre nous a appris que tout ensemble il y avait 80 wagons dans une localité et 20 dans une autre—quelque chose dans ce sens-là plus ou moins. J'ai sous les yeux les statistiques du blé au Canada publiées le 3 avril par le ministère du Commerce et de l'Industrie. Elles établissent que la quantité totale du blé à l'élévateur de Québec était; à cette date, de 99,000 boisseaux. Aucun navire n'était arrivé alors à Québec, de sorte que ce blé y avait été transporté durant l'hiver; peut-être aussi qu'une petite quantité de grain y avait été laissé à l'automne quand la navigation fut close. Il y avait dans l'élévateur 42,917 boisseaux d'avoine et 5,000 boisseaux d'orge. La quantité totale du grain à Québec, le 3 avril, était de 148,920 boisseaux. Souvenez-vous que l'élévateur de Québec a une capacité de 1,500,000 boisseaux de sorte que vous pouvez y emmagasiner beaucoup de grain avant d'avoir besoin d'autres élévateurs. A Montréal, la capacité des élévateurs est de 15,000,000 de boisseaux. Combien croyez-vous qu'il y avait de grain à Montréal, le 3 avril? La quantité totale de tout le grain à Montréal dépassait un peu, à cette date un million et demi de boisseaux. Ce sont des chiffres officiels publiés par le ministère du Commerce et de l'Industrie. J'imagine donc qu'ils doivent être exacts. Il y a une certaine justification dans ce que déclare le ministre à propos de la capacité d'entrepôt que l'on doit augmenter à Saint-Jean-ouest parce que nous constatons qu'à la même date, il y avait là 950,093 boisseaux de grain, dont 730,516 étaient du blé. A Halifax, il y avait à cette date 36,685 boisseaux de grain. Ainsi nous pouvions donc transporter beaucoup de grain dans ces ports avant qu'il soit nécessaire de construire des élévateurs. Au lieu de prêter l'oreille aux demandes de gens de la région qui sont désireux de voir des constructions se faire dans leurs villes; au lieu de courir le risque de recommencer l'erreur commise à Calgary, où nous avons construit un grand élévateur qui n'est en réalité d'aucun usage comme élévateur de transport parce qu'il est placé en dehors de la région productive de blé, il serait bien que le département étudiât quelque projet de construction d'élévateur où on en a le plus besoin et où ils rapporteront quelque argent. Des élévateurs dont la capacité est de 15,000,000 de boisseaux et qui n'en renferment qu'un million et demi, ne gagnent pas beaucoup d'argent à leurs actionnaires, le Gouvernement. Les différents chemins de fer demandent beaucoup d'argent au Gouvernement. Je m'imagine qu'ils ont besoin d'argent, mais qu'ils n'en ont pas autant besoin pour le prolongement de leurs lignes que pour se procurer du matériel roulant. Il me semble que si le Gouvernement pouvait arrêter un projet d'avoir, disons, 10,000 wagons de marchandises et de les louer à un tarif raisonnable aux chemins de fer pendant la saison de transport du grain, ce serait plus avantageux pour le producteur de l'Ouest en ce moment, que la capacité des élévateurs. Il n'a pas besoin de capacité d'élévateur s'il ne peut pas faire sortir le blé de l'élévateur.

Nous savons par l'expérience acquise durant les hivers passés, qu'il y a des régions dans l'Ouest où on n'a encore enlevé que très peu de grain. Prenez la région de Gilbert-Plains; on me dit qu'un grand nombre de cultivateurs n'ont pas pu faire encore une expédition d'un wagon. Ce dont le pays a besoin c'est de plus de wagons et de locomotives. C'est ce dont les chemins de fer ont besoin et non pas de plus de milles de voies ou de plus d'élévateurs. Je soumets cela à la considération du ministre, sans condamner trop fortement ce système d'une plus grande capacité d'élévateurs. Je crois que tout indique que nous en avons besoin à Saint-Jean-Ouest. Mais certainement nous devons expédier plus de grain à Montréal et à Québec avant de commencer à parler de construire des élévateurs d'une plus grande capacité.

L'hon. M. REID: Avec tout le respect que je dois à l'honorable député, nous avons tous nos idées particulières sur les meilleurs moyens d'améliorer le réseau des transports. L'honorable député ne pense pas que ce soit un bon système d'avoir autant d'élévateur où la navigation commence. Mon avis a toujours été que c'est là où nous avons besoin d'entrepôts. Fort-William et Port-Arthur forment notre premier port et certainement nous désirons y avoir une capacité d'entrepôts aussi grande que possible. Je suis d'opinion que si un producteur peut charger son grain dans l'hiver sur des wagons et l'expédier directement à Québec et à Montréal au même tarif que cela lui coûterait pour le transport d'été en passant par Fort-William ou Port-Arthur et faire emmagasiner son grain au bord de la mer au lieu de le laisser à Port-Arthur il économisera les frais de l'élévateur à grain de Port-Arthur. Nous devrions avoir une capacité énorme d'entrepôt à Port-Arthur, à la tête des lacs et aussi à Montréal, Saint-Jean et Halifax.

Quant à la quantité de grain à Québec et à Montréal, le directeur des chemins de fer m'a dit qu'on avait emmagasiné un million et demi de boisseaux de grain dans les élévateurs de Québec, et qu'entre Québec et Montréal, il y avait huit millions de boisseaux de grain de l'Ouest, sur le chemin de fer Transcontinental-national. J'ai pris des informations auprès de M. Hayes, l'agent général des marchandises, et ce sont les chiffres qu'il m'a donnés. Qu'est-ce qu'il en est advenu après cela, je ne puis pas le dire et nous ne pouvons pas nous en rendre compte avant l'ouverture de la navigation. Par exemple, nous pouvons avoir entreposé 5,000,000 ou 6,000,000 de boisseaux dans les élévateurs de Montréal. Ils ont pu être expédiés par le Pacifique-Canadien. Les gens à qui appartenait le grain ont pu le ré-expédier à Portland, par le Grand-Tronc ou à Saint-Jean par le Pacifique-Canadien. L'honorable député dit que cela ne prouverait aucun avantage au cultivateur de l'Ouest de le faire réexpédier de Montréal. Je comprends que si vous avez expédier l'hiver dernier par le Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien ou le Grand-Tronc avec les anciens tarifs directs, le tarif d'hiver était de 6 cents de Winnipeg à Fort-William, jusqu'à Montréal il était, je crois, de 12 cents et ensuite un certain montant que j'ignore de Montréal à Portland par le Grand-Tronc, le tarif par le Pacifique, de Montréal à Saint-Jean était le même. Voyons les chiffres: 6 cents jusqu'à Fort-William et 12 cents pour Montréal et quelque soit le prix du tarif à Portland ou Saint-Jean, le tarif direct de Winnipeg à Portland ou Saint-Jean serait de 18 cents, plus le tarif de Montréal au port d'hiver. L'avantage du cultivateur de l'Ouest, c'est qu'il a payé 6 cents de Winnipeg à Armstrong et 6 cents à Montréal. Si le grain était expédié à Portland ou Saint-Jean il paierait proportionnellement, le tarif que paye le grain expédié directement à Portland ou Saint-Jean et ainsi il aurait l'avantage du tarif de 6 cents au lieu de celui de 12 cents entre Armstrong et Montréal ou entre Fort-William et Montréal. Si les producteurs de l'Ouest profitent de l'avantage du tarif de 6 cents il ne payent que 12 cents par boisseau, de Winnipeg à Montréal et Québec, contre 18 cents si le grain est livré durant l'hiver au Pacifique-Canadien. Avec notre tarif, ce serait 6 cents à Armstrong et 6 cents à Montréal ou 12 cents au lieu du tarif que j'ai indiqué. C'est l'avantage qu'a l'expéditeur.

M. ROBB: Il n'y a pas beaucoup de différence entre l'opinion du ministre et la mienne sur la capacité d'entrepôts à la tête des Grands lacs. Il admettra que nous avons là une immense capacité d'élévateurs. Elle a été assez bien remplie cette année, mais il y a toujours eu de la place pour davantage encore. Pour en revenir au tarif, j'ai dit au ministre, combien il y avait de grain d'après les statistiques du département du Commerce et de l'Industrie, à Montréal et à Québec, le 3 avril. Le ministre lui-même a communiqué, le 1er mars, une réponse de son propre département d'après les Débats, donnant le nombre de wagons expédiés à ce tarif, d'Armstrong à Montréal qui était de 20 et jusqu'à Québec de 80. Cela éclairait la question par les statistiques et la propre réponse du ministre. Le ministre a probablement raison quant au tarif de Winnipeg à Fort-William, mais ce n'est pas ainsi que l'on compte avec le grain.

Le tarif de Brandon à Fort-William ou à Armstrong est de 14 cents par 100 livres. La C. G. 18 du tarif porte à 6 cents le prix de transport du grain destiné à l'exportation de Armstrong à Montréal ou à Québec. Puis il y a une note concernant la consignation:

Si l'on charge du grain destiné à l'exportation par les ports d'Halifax, Saint-Jean, N.-B., Portland, Maine, ou Boston, le tarif de transport direct d'Armstrong Ont., s'appliquera conformément aux tarifs du chemin de fer Transcontinental (C. G. 12 et C. G. 13) ainsi que les autres circulaires supplémentaires à ce sujet.

Voici le C. G. 13 énonçant les tarifs de transport d'Armstrong à Saint-Jean et à Halifax. Le tarif est de 23 cents 3 par 100 livres pour le grain et les produits du grain. Le tarif pour expédier le grain de Portland est le même, soit 23 cents 3 par 100 livres. (C. G. 12, n° 3). C'est au ministre qu'il appartient de régler cette question de concert avec le bureau du trafic.

M. CHISHOLM (Antigonish): J'étais absent de la séance lorsque le ministre a répondu à une question que je lui ai posée il y a quelques jours; mais j'ai eu l'occasion de voir le télégramme qu'il a lu devant cette assemblée, et j'ai constaté que la réponse n'est ni franche ni complète et qu'en outre elle est de nature à induire en erreur.

Le parterre en question a été établi dans le voisinage de la gare à Antigonish, l'année dernière, si mes renseignements sont exacts. Or, bien qu'à Antigonish et aux environs le sol consiste en une riche terre d'alluvion qui vaut celle que l'on rencontre dans n'importe quelle partie de la province de la Nouvelle-Ecosse, on est allé en réalité jusqu'à la gare de Malagash, à une distance

de 100 à 150 milles, afin de se procurer de la marne argileuse. D'après ce télégramme, du moment que l'on eut déchargé quatre wagons remplis de cette terre, on constata que deux charges de wagons suffisaient amplement, de sorte que l'on expédia les deux autres wagons à Mulgrave. Voici où la dépêche est de nature à induire en erreur. Selon mes renseignements, la cour de la gare était tellement encombrée par ce parterre, que les hommes d'affaires de l'endroit ont fait entendre des protestations, à cause de l'embarras qui en résultait pour le trafic; subséquemment, on a décidé de réduire le parterre de moitié. Ce que je désire savoir, c'est le chiffre des dépenses qu'a occasionné cette transformation du parterre. Je désire également savoir ce qu'il est advenu de cette marne que l'on a fait venir de Malagash, lorsqu'on avait une excellente terre sur les lieux? L'a-t-on donnée à un ami qui l'a fait transporter à ses frais, ou bien la lui a-t-on fait payer? Le charroyage a-t-il été fait gratuitement ou non? Il est de notoriété publique que des voitures doubles ont transporté cette terre à travers les rues de la ville. Je veux savoir du ministre où cette terre a été transportée et quels sont les arrangements qui ont été conclus à ce sujet. A-t-on payé les frais de charroi de cette terre de la gare jusqu'à un certain endroit dans la ville, et dans l'affirmative, quelle somme a-t-on payée? Je désire donc que le ministre complète les renseignements que contient cette dépêche. J'ai reçu une copie de ce télégramme de la part de son secrétaire et je lui ai répondu aussitôt lui suggérant de me faire parvenir ces renseignements. Le ministre est peut-être en état de me les fournir dès maintenant?

L'hon. M. REID: J'ai chargé mon secrétaire de communiquer ces renseignements à l'honorable député. Il semble assez étrange que l'on ait été obligé d'aller à 100 milles de distance pour se procurer de la terre marneuse; tout de même, je suis moi-même cultivateur, et je sais que parfois, il est de bonne politique de modifier la nature du sol. Si vous transportiez de la terre d'Ontario afin de la mélanger avec le sol de la Nouvelle-Ecosse, vous auriez peut-être de meilleures récoltes.

M. CHISHOLM (Antigonish): Nous avons les plus belles récoltes qui puissent se voir à Antigonish.

L'hon. M. REID: Je sais que quelques cultivateurs de l'Ontario font venir de la terre de la Nouvelle-Ecosse, et c'est un sol de première qualité. J'en reçois plusieurs charges de wagons, la prochaine fois, je ferai des instances auprès du gérant pour faire venir de la terre de la province d'Ontario afin de la mélanger au sol de la Nouvelle-Ecosse. Je serai heureux de me procurer les renseignements que désire mon honorable ami. Il doit constater que j'ai fait l'impossible pour les obtenir; cependant, s'ils ne sont pas complets, je verrai à ce qu'ils le soient le plus tôt possible.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je suis reconnaissant à l'égard du ministre des efforts qu'il a tentés afin d'obtenir ces renseignements. Cependant, le cas dont il s'agit en ce moment nous fournit un excellent exemple des méthodes que suivent ces experts, qui ont été loués, empruntés ou importés de la compagnie du Pacifique-Canadien et d'autres chemins de fer, depuis qu'ils sont au service de l'Intercolonial. Imaginez-vous l'idée d'aller chercher de la marne argileuse à une distance de 100 à 150 milles pour établir un parterre à Antigonish où nous avons une terre d'alluvion des plus riches. Le ministre a considéré toute l'affaire comme une bonne farce et je ne m'en étonne pas. La chose est ridicule. Il s'agit d'une affaire insignifiante, et je dois des excuses à cette Chambre pour l'avoir soulevée, mais c'est là un échantillon de la façon d'agir des fonctionnaires qui sont au service de l'Intercolonial.

L'hon. M. OLIVER: Nous avons entendu passablement de discussion relativement au transport du blé à un tarif très bas, l'hiver dernier. Si j'ai bien saisi le sens des observations qu'a faites le ministre à ce sujet, ce tarif au rabais a été établi dans le but de remplir les élévateurs, d'utiliser à leur pleine contenance d'emmagasinage les élévateurs de Montréal et de Québec.

L'hon. M. REID: C'est bien cela.

L'hon. M. OLIVER: Mais le rapport du ministère du Commerce et de l'Industrie est loin d'appuyer ces déclarations relativement à l'élévateur de Québec. Nous supposerons que le grain qui a été livré à l'élévateur de Montréal a été expédié par la route des ports de Portland ou de Saint-Jean; mais on n'a pu se prévaloir d'une pareille alternative relativement au grain qui a été livré à l'élévateur de Québec.

On n'a certainement pas transporté de grain de Québec à Saint-Jean ou à Halifax, car l'élévateur de Halifax ne fut pas rempli. Par conséquent, on n'en avait pas

mis dans l'élévateur de Québec. Tant qu'il y eut de l'espace dans l'élévateur de Québec et du grain à charroyer dans l'Ouest, le Transcontinental n'a pas rempli son but et le tarif n'a servi à rien.

L'hon. M. REID: Tout ce que je puis dire, c'est que notre agent général du trafic marchandises m'a assuré que cette quantité de grain avait été mise dans l'élévateur de Québec et charroyé par le Transcontinental au cours de l'hiver dernier. L'état soumis par le député d'Huntingdon est intitulé: "quantité totale en entrepôt le 24 mars 1916". Que le grain soit arrivé après cette date où qu'il soit arrivé et ait été réexpédié, voilà ce que j'ignore pour le moment. Je me ferai donner par l'agent général du trafic des marchandises un état de la quantité de grain qui est arrivé là, et je fournirai au député d'Edmonton les renseignements voulus. Ou je lui montrerai qu'il est parti de Québec 1,500,000 boisseaux, plus ou moins, ou j'avouerai que j'ai eu tort. Mais je n'ai obtenu ces renseignements que depuis dix jours, dans cet édifice même, et il faut bien que je m'en tienne à cela. J'espère être en état de mieux renseigner mon honorable ami d'ici à quarante-huit heures. J'aurai les chiffres exacts par rapport à Montréal et à Québec, ainsi que les dates où le grain est arrivé. Depuis la fermeture de la navigation jusqu'à ces jours derniers il est arrivé 8,000,000 de boisseaux de grain aux élévateurs de Montréal et de Québec.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député d'Huntingdon a dit que si ce chemin de fer devait répondre à l'objet qu'on s'est proposé en le construisant le matériel roulant serait plus considérable. Les opérations du ministère des Chemins de fer ne me sont pas bien familières, mais d'après ce qu'a dit l'honorable ministre au cours des discussions qui ont eu lieu il semblerait qu'en effet le Gouvernement ne possède pas assez de matériel roulant pour que le Transcontinental puisse répondre aux exigences d'un trafic considérable. Le ministère veut prendre les moyens d'augmenter ce matériel roulant de façon à pouvoir transporter beaucoup de grain en hiver. Mais dans quelle proportion va-t-il l'augmenter?

L'hon. M. REID: Je vais, au cours des trois ou quatre prochaines semaines, adjuger la construction d'environ $3,000,000 ou $4,000,000 de wagons.

L'hon. M. OLIVER: Cela est-il prévu au budget?

[L'hon. M. Oliver.]

L'hon. M. REID: L'argent destiné à cette fin figure en partie au budget, et nous prendrons le reste sur l'excédent de revenu de l'Intercolonial. Le député d'Huntingdon a raison; si nous avions 10,000 wagons et 200 locomotives, ce serait très avantageux, mais 10.000 wagons coûteraient $10,000,000 ou $12,000,000, car ces wagons de marchandises en fer coûtent de $1,200 à $1,400; ils coûtaient $1,100, mais ils coûtent maintenant $200 ou $300 de plus. A l'heure qu'il est, nous ne pouvons acheter pour $10,000,000 ou $12,000,000 de wagons, nous avons besoin de locomotives, de camions et d'autres articles d'équipement. Nous nous procurerons cet outillage aussitôt que possible.

Quant au taux en question, comme je l'ai déjà dit, nous ne l'avons inauguré que l'année dernière, à titre d'expérience, sur le Transcontinental; nous avons commencé sans équipement, sans organisation et tout juste avec de quoi tenter une petite expérience; nous avons inauguré ce taux de 6 cents et transporté 8,000,000 de boisseaux de grain avec l'équipement que nous avons pu répartir sur les deux lignes. Nous espérons un équipement suffisant pour pouvoir transporter beaucoup de grain l'hiver prochain. Moyennant une bonne organisation et un équipement de premier ordre nous rendrons de grands services à l'Ouest, l'année prochaine.

L'hon. M. MARCIL: Grâce à l'acquisition du chemin de fer de M. Forget et à l'ouverture d'un port d'hiver à la baie Sainte-Catherine, les conditions ne seront-elles pas différentes à Saint-Jean et à Halifax?

L'hon. M. REID: Il y a de quoi alimenter tous nos ports d'hiver.

M. MACLEAN (Halifax): Où est la baie Sainte-Catherine?

L'hon. M. REID: De l'autre côté du Saguenay, vis-à-vis Tadousac. Il y a une grande baie et un port splendide. Cette ligne devait d'abord se rendre à la baie Sainte-Catherine. Murray-Bay est à 30 ou 40 milles de la baie Sainte-Catherine.

L'hon. M. MARCIL: Le port de la baie Sainte-Catherine sera-t-il ouvert en hiver?

L'hon. M. REID: On me dit qu'il est ouvert presque tout l'hiver.

L'hon. M. MARCIL: Ce rapport est-il un rapport officiel?

L'hon. M. REID: C'est ce que je comprends, mais je m'en informerai.

L'hon. M. MARCIL: Les députés de l'Ouest et des Provinces maritimes, que la question du transport du grain intéresse si vivement, devraient être renseignés sur ce point qui peut amener de grands changements dans la situation. Si on peut faire de Sainte-Catherine un port d'hiver, les ports de mer des Provinces maritimes pourraient perdre beaucoup de leur importance. Actuellement, je crois qu'il n'y a pas du tout de matériel roulant sur la voie Québec-Saguenay.

L'hon. M. REID: Je l'ignore, mais il y en a sur une autre partie de la ligne. Puisque l'honorable député parle du chemin de fer Québec-Saguenay, il doit savoir qu'entre ces deux points il y a un chemin de fer électrique et un service de bateaux à vapeur qui font, en réalité, partie du système.

L'hon. M. MARCIL: Le chemin de fer électrique, entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré transporte un très grand nombre de pélerins à Sainte-Anne, mais je crois qu'à part cela, le trafic n'est pas considérable.

L'hon. M. PUGSLEY: A l'avenir, les pélérinages se feront à la baie Sainte-Catherine. Pour détourner l'attention du ministre d'un sujet qui doit lui être pénible, j'en mentionnerai un autre qui lui sera plus agréable. Un citoyen de Chipman me disait dernièrement qu'on voit, tous les jours, passer de longs convois de marchandises sur le Transcontinental et qu'il n'est pas rare de voir une locomotive traîner un convoi d'un demi-mille de longueur sur cette voie si bien nivelée. Je désirerais savoir du ministre s'il possède quelques renseignements sur le trafic qui se fait sur cette ligne et s'il sait d'où vient ce trafic.

L'hon. M. REID: Je n'ai aucun renseignement, mais mon honorable ami n'ignore pas que ces deux lignes appartiennent maintenant à l'Etat et seront exploitées par le Gouvernement. Il est tout naturel que nous les exploitions dans l'intérêt du public. Si, avec une seule locomotive, il il est possible de traîner cinquante wagons entre Lévis et Saint-Jean, sur le Transcontinental, nous ne ferons jamais partir un convoi de marchandises sur l'Intercolonial, où une locomotive ne peut pas traîner plus de vingt-cinq à trente wagons.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela fait voir l'avantage des pentes douces du Transcontinental.

L'hon. M. REID: En effet, mais d'un autre côté, la construction de ce chemin de fer a coûté des millions de dollars.

Je ne veux pas entreprendre la discussion de cette question ce soir. Nous l'avons déjà discutée souvent et il n'y a pas d'intérêt à y revenir. Cette ligne a été construite en opposition à l'Intercolonial. Maintenant qu'elle nous appartient, notre intention est d'exploiter les deux voies le plus pratiquement possible et si nous avons, à Lévis, un certain nombre de wagons de marchandises à transporter à Saint-Jean, à Moncton ou à Halifax, nous utiliserons la ligne sur laquelle une locomotive peut tirer le plus grand nombre de wagons.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre dit "maintenant que cette ligne nous appartient"; cette phrase pourrait donner lieu à de longs commentaires. Quand en sommes-nous devenus propriétaires? Il y a quelque temps, j'ai demandé au premier ministre si le Gouvernement avait conclu des arrangements définitifs pour l'exploitation du Transcontinental et il m'a répondu qu'un arrangement définitif ne pouvait être fait que par une loi et l'intervention du Parlement. Aucun projet de loi à cet effet n'a été déposé. Pourquoi le ministre des Chemins de fer dit-il "maintenant que la ligne nous appartient".

L'hon. M. REID: J'expliquerai à mon honorable ami pourquoi je me suis servi de cette expression. Je croyais que, sous l'empire de la loi votée, le Gouvernement avait construit la partie de la ligne entre Winnipeg et Moncton et en était le propriétaire et devait simplement la louer au Grand-Tronc-Pacifique. C'est pourquoi je dis que cette ligne nous appartient et je ne crois pas me tromper. N'est-il pas vrai que nous devions construire, posséder et louer le chemin de fer pendant un certain nombre d'années, et que le Grand-Tronc devait payer l'intérêt sur le coût de la construction? C'est pour cette raison que pour faire concurrence à l'Intercolonial?

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre a dit aussi que cette voie avait été construite pour faire concurrence à l'Intercolonial.

L'hon. M. REID: Certainement.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre dit "maintenant que la ligne nous appartient" comme s'il était survenu quelque chose qui enlève au Grand-Tronc-Pacifique le droit de l'exploiter et en fait une propriété de la couronne.

L'hon. M. REID: Mon honorable ami se lance dans des subtilités. J'ai dit en effet que la ligne avait été construite pour faire concurrence à l'Intercolonial. L'idée primitive était que le Gouvernement cons-

truirait la ligne et la louerait au Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre n'a-t-il pas dit "maintenant que la ligne nous appartient", comme s'il était survenu un changement de propriétaires?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas de changement de propriétaires. Nous l'exploitons, puisque vous voulez faire cette subtile distinction. Quoi qu'il en soit, nous l'exploitons et nous l'exploiterons à n'en pas douter, pour le plus grand bien du public. Cependant, cet après-midi, j'ai remarqué que l'honorable député faisait des reproches au ministère et lui demandait pourquoi il ne s'emparait pas immédiatement du Grand-Tronc-Pacifique, et pourquoi il ne l'exploitait pas. Il trouvait à redire parce que nous n'acquérions et n'exploitions pas tout le réseau entre Winnipeg et la côte du Pacifique. Il nous blâme maintenant d'avoir pris possession du Transcontinental.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce de moi que le ministre parle?

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Quand ai-je soutenu cela?

L'hon. M. REID: J'ai compris que mon honorable ami soutenait aujourd'hui que nous devrions prendre possession de ces deux voies ferrées parce que les compagnies sont insolvables; qu'il n'est pas de l'intérêt public de leur prêter de l'argent.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que j'ai dit c'est que, vu que ces compagnies s'adressent au Gouvernement pour lui dire: Nous sommes insolvables; nous ne pouvons pas exploiter plus longtemps ces deux chemins de fer, à moins que vous ne nous veniez en aide, et vu que le Gouvernement, d'après les déclarations du ministre des Finances et du ministre des Travaux publics, s'attend à la nationalisation des voies ferrées du Canada, le ministère devrait, en accordant ce secours, fixer le prix le plus élevé auquel l'Etat pourrait, à l'avenir, acquérir ces chemins de fer. Autrement dit, le pays ne devrait pas leur aider à traverser ces temps d'adversité et les mettre en état de demander, lorsque viendra la prospérité, le prix qu'il leur plaira pour ces entreprises, y compris les profits éventuels qui pourront s'élever à une forte somme.

L'hon. M. REID: A tout événement, le débat d'aujourd'hui a dû convaincre l'honorable député que le Grand-Tronc-Pacifique n'est pas en mesure d'exploiter ce chemin entre Winnipeg et Montréal.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne l'est pas dans le moment.

L'hon. M. REID: Et que c'est pour cela que le Gouvernemnet l'exploite. Nous croyons qu'à la prochaine session, lorsque nous aurons reçu un rapport sur toute la situation, il pourra y avoir une réorganisation du réseau des chemins de fer canadiens, réorganisation qui sera très avantageuse pour tous les intéressés. Ainsi que le premier ministre et le ministre des Finances l'ont dit aujourd'hui, il faut faire quelque chose. Nous nous réunirons de nouveau dans six à huit mois au plus, et nous serons alors en mesure d'étudier ce problème et de voir ce qu'il y a de mieux à faire pour le bien public dans les circonstances.

L'hon. M. GRAHAM: Y aurait-il une session d'automne?

L'hon. M. REID: Ce sera peut-être nécessaire.

M. COPP: Le ministre ayant parlé d'augmenter, l'été prochain, le matériel roulant utilisé pour l'exploitation du Transcontinental et de l'Intercolonial, je désire protester avec toute l'énergie possible auprès du ministre contre le projet du ministère de dépouiller l'Intercolonial de son matériel roulant, de diminuer les moyens de transport de la marchandise et des voyageurs des Provinces maritimes de manière à ruiner l'Intercolonial dans l'intérêt du Transcontinental. C'est ce qui est arrivé l'hiver dernier. Ainsi que je le faisais observer l'autre soir au ministre, on a fait de l'Intercolonial un chemin de fer purement régional, en ce qui concerne le trafic entier parcours. Le transport a été suspendu; les trains de voyageurs entre Montréal et Halifax ont été retardés de cinq, six ou dix heures uniquement parce que le matériel roulant de l'Intercolonial avait été enlevé et mis sur le Transcontinental, afin de maintenir cette ligne en service. Cela était injuste pour les habitants des Provinces maritimes pour lesquels l'Intercolonial a été construit en grande partie.

Le ministre dit qu'il se propose de consacrer trois à quatre millions de dollars à l'acquisition de matériel roulant pour le Transcontinental et l'Intercolonial, et il a déclaré que la somme inscrite au budget n'était pas suffisante, mais qu'il prendrait les recettes de l'Intercolonial pour acheter du matériel roulant.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas dit cela: j'ai déclaré que nous prendrions une partie de l'excédent de l'Intercolonial pour la consacrer au réseau des chemins de fer de l'Etat. Je ne crois pas que l'honorable député s'oppose à ce que des locomotives et des wagons se rendent de Moncton à Lévis. Nous utiliserons le matériel roulant sur les deux voies. Outre cet excédent, une somme a été inscrite au budget pour le Transcontinental. J'ai dit que nous prendrions et l'excédent et le crédit, mais il a toujours été d'usage d'employer les excédents que donne l'Intercolonial à l'acquisition du matériel roulant qui lui est destiné.

L'honorable député a prétendu avant cela qu'il n'était pas bien de prendre aucune partie du matériel de l'Intercolonial l'an dernier. Nous ne pouvons obtenir de matériel d'aucun autre chemin de fer; le Grand-Tronc-Pacifique devait avoir du matériel roulant pour le Transcontinental, mais nous n'avons pas eu de wagons, et si nous ne nous étions pas servis d'une légère partie du matériel roulant de l'Intercolonial pour le Transcontinental nous n'aurions pu nullement le mettre en exploitation.

L'honorable député ne dira pas, je crois, que nous aurions dû abandonner l'exploitation du Transcontinental et faire circuler les trains, l'hiver dernier, entre Winnipeg et Moncton. Il y avait des établissements le long de la voie, et il était un besoin d'un certain service de voyageurs. Pour cela il fallait des voitures et des locomotives, et on avait de charger et de décharger des approvisionnements. Egalement, le grain de l'Ouest demandait a être transporté. Certaines personnes le long de l'Intercolonial ont eu des ennuis, mais c'eût été bien pire s'il avait fallu arrêter le service du Transcontinental. Nous avons fait notre possible pour nous procurer l'outillage.

M. COPP: Je ne me propose pas de discuter au long la situation de l'hiver dernier, vu qu'elle est chose du passé. La situation est meilleure maintenant; la neige a disparu et le transport des marchandises se fait beaucoup plus rapidement. Cependant, je veux protester pour l'avenir au nom de la population des Provinces maritimes. Mon honorable ami ne croit pas que je serais en faveur de l'arrêt de l'exploitation du Transcontinental—Je ne suis pas en mesure de répondre dans l'affirmative ou la négative. C'est depuis quelques années seulement que l'on a commencé à s'établir le long du Transcontinental; il n'y avait pas de chemin de fer alors. Les habitants des Provinces maritimes ont eu l'Intercolonial même depuis la Confédération, et je prétends que le ministre n'avait pas le droit de voler l'Intercolonial et de sacrifier les intérêts de ceux qui utilisent ce chemin de fer au bénéfice des gens établis le long du Transcontinental. Je veux protester dans les termes les plus énergiques possibles parce que, l'été et l'hiver prochains, l'Intercolonial devrait avoir le même matériel roulant que dans le passé et ne pas en être privé comme l'hiver dernier à l'avantage du Transcontinental.

Quel qu'ait été le surplus de l'Intercolonial, ce surplus devrait être affecté à l'amélioration de ce chemin de fer tant pour la voie que pour l'outillage afin de le mettre dans l'état voulu d'un chemin de fer qui a servi à la population des Provinces maritimes depuis la Confédération. Encore une fois, je déclare que les intérêts de cette population ne doivent pas être sacrifiés à ceux d'aucune autre grande ligne transcontinentale.

L'hon. M. OLIVER: Ce que le ministre a dit au sujet du matériel roulant indique un effort pénible de sa part pour se procurer ce matériel pour le Transcontinental. La construction de ce chemin de fer a coûté au pays environ 200 millions et cette dépense au compte du capital ne peut rien rapporter s'il n'y a pas de matériel roulant pour le trafic de la ligne. Cette année, si nous avions eu le matériel roulant, nous aurions pu transporter beaucoup de trafic. Malheureusement, le trafic sera peut-être plus rare, l'an prochain, vu que nous n'avons pas pu répondre à la demande, cette année.

Ce n'est pas avec un esprit parcimonieux qu'il faut aborder ce sujet, mais avec le désir arrêté de faire face aux conditions du trafic présent et à venir. De la dernière récolte, 60,000,000 ou 70,000,000 de boisseaux ont pris la route de Buffalo. Il reste encore à transporter 125,000,000 de boisseaux de la récolte de cette année dans l'Ouest et s'ils sont transportés, une partie le sera par les lacs et la plus grande partie par Buffalo. Le pays produit la récolte pour les besoins du Royaume-Uni. Le Canada a construit des chemins de fer à des prix énormes pour ce trafic même, et cependant l'an dernier et cette année, nous avons laissé le trafic nous échapper. On dit continuellement qu'il n'y a pas d'affaires suffisantes pour nos chemins de fer, mais cette année, non seulement nous en avons, mais une quantité énorme dont nous n'avons pas bénéficié parce que nous n'étions pas prêts à faire le transport.

Je conseille fortement d'utiliser les moyens de transport du Transcontinental par un élévateur considérable au port d'hiver de Saint-Jean et au port d'été de Québec et par un matériel roulant abondant afin de transporter les récoltes toute l'année durant de sorte que, à l'avenir, nous ne serons plus dans la situation d'un pays dont les productions sont transportées par les autres.

Il a été généralement admis que parce que le grain jusqu'à présent a pris la route des lacs, il doit continuer à prendre la même direction. Il n'y a pas de raison de faire une telle supposition.

A l'époque de la construction du canal Erié, tout le grain de l'Ouest prenait cette route; aujourd'hui la quantité qui passe par le canal Erié est minime, parce que pour le transport les chemins de fer ont remplacé dans une imposante mesure les navires. On comprend que sur les Grands lacs le trafic est beaucoup plus considérable que sur le lac Ontario ou sur le Saint-Laurent, ou par nos canaux; mais il ne faut pas oublier l'immense avantage que donne au Transcontinental sa situation de Winnipeg à Québec.

Je ne vois pas pourquoi les mêmes causes qui ont presque détourné du lac Ontario et des canaux du Saint-Laurent le commerce de transport ne produiraient pas les mêmes effets au détriment des Grands lacs d'un côté et de l'autre au profit du Transcontinental et du Nord-Canadien. Puisque nous avons construit ces chemins de fer il faut bien leur fournir le matériel roulant et les autres accessoires. Mais n'allons pas nous croiser les bras et nous plaindre que nous n'avons pas le commerce, alors que la ville de Buffalo et le service de transport américain sur les Grands lacs se développent grâce au commerce que nous leur fournissons.

M. LOGGIE: Qu'on me permette d'introduire une question qui n'a pas de rapport au sujet qu'on vient de discuter; je profite de la permission qu'a donnée le ministre de discuter tout sujet qui relève de son ministère. Je veux parler des travaux en eau profonde qu'on a proposés pour Newcastle, (N.-B.). On a fait des relevés, et on s'est proposé de prolonger le quai. Rien de plus depuis.

Quand j'allai chez moi quelques-uns de mes électeurs me demandèrent des renseignements et je leur promis de saisir le ministère de la question.

L'hon. M. REID: Je verrai à consigner aux débats, ou à donner à l'honorable député, à l'occasion d'un autre crédit pour les chemins de fer, une explication complète de l'affaire.

M. ROBB: Maintenant que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a démontré que ce qu'il faut au chemin de fer est plus de matériel roulant, ce que j'ai toujours prétendu, je me demande si nous ne pourrions pousser l'idée un peu plus loin et différer pour un an ou deux l'exécution du projet d'un chemin de fer à la baie d'Hudson, et affecter cet argent à la construction de navires pour le transport du grain des ports de l'Atlantique à Liverpool. A quoi sert expédier le grain à la mer, si nous n'avons pas de navires pour le transporter de l'autre côté? Le ministre ne ferait-il pas mieux de prendre l'argent qu'on destine au chemin de fer de la baie d'Hudson et que quelques-uns d'entre nous qualifient de gaspillage, pour l'approprier à la construction de navires?

L'hon. M. REID: Personnellement, j'ai des idées bien arrêtées au sujet de navires. Il nous est impossible aujourd'hui d'acheter des navires; il n'y en a pas à vendre. Si nous en mettons sur les chantiers, nous n'en aurons pas de prêt avant un an.

M. MACLEAN (Halifax): C'est le temps de nous y mettre.

L'hon. M. REID: Oui, mais n'oublions pas qu'un navire en temps ordinaire coûte environ $50 par tonne, tandis qu'il nous faudrait aujourd'hui payer $120. Un navire d'une capacité de 100,000 tonnes nous coûterait en temps ordinaires, $500,000; aujourd'hui, $1,200,000, et vous n'en auriez pas le bénéfice avant un an. Si la guerre durait deux ou trois ans encore, il vaudrait la peine d'en commander des navires pour s'en servir au cours de l'année. Dans les circonstances, si nous payons $1,200,000 pour un navire dont nous aurions l'usage dans douze mois seulement, et qui normalement ne nous coûterait que $500,000, nous ne ferions pas un très bon placement. Je suis un fort partisan de l'idée de construire nos navires chez nous; mais que nous les construisions ou non au Canada, ils ne nous coûteront pas moins de $120 par tonne. Des constructeurs avec qui je me suis entretenu de la question m'ont donné mes chiffres.

Il me vient à l'esprit un particulier qui est à faire construire un navire de 10,000 tonnes, qui lui sera livré en juillet; il me dit qu'il pourrait vendre son navire pour juste le double du prix qu'il le paye,

mais qu'il ne pourrait probablement pas s'en procurer un autre à moins de payer plus du double.

Il faut dans notre calcul tenir compte de ces éléments. J'ai la conviction que si la situation n'était pas anormale, nous devrions nous mettre immédiatement à la construction navale au Canada. Notre pays se développe et demande des navires pour prendre ses produits de ses ports maritimes et les transporter en pays étrangers; en ce faisant et en liant le transport transocéanique à notre réseau de chemins de fer, notre commerce prendrait un grand essor.

Les difficultés sont là, et dans les circonstances il n'est pas facile de déterminer les meilleures mesures à prendre. Ces considérations jointes aux énormes dépenses de guerre, nous font hésiter à nous jeter dans une entreprise comme celle que propose l'honorable député. Ce dernier a tout à fait raison; il nous faut des navires et il nous les faut pour supplémenter nos lignes de chemin de fer. Mais l'honorable député est un homme d'affaires, et il comprendra notre hésitation à signer un contrat pour la construction d'un navire qui aujourd'hui coûterait $1,200,000 au lieu de $500,000 en temps ordinaire.

M. MACLEAN (Halifax): Les prix ne seront-ils pas également élevés au cours des cinq années qui suivront la guerre?

L'hon. M. REID: Les avis sont partagés sur ce point. Quelques-uns disent que les prix seront plus élevés qu'ils ne l'étaient en temps ordinaire, vu la grande quantité de navires qui sont détruits. D'autres prétendent qu'il y aura un grand abaissement dans le prix pour la raison qu'un grand nombre de vaisseaux sont internés présentement, alors que beaucoup d'autres servent à différentes nations pour leurs propres fins de transport. Tous ces navires retourneront à la navigation commerciale, ce qui tendra à abaisser les taux de transport des marchandises et à diminuer le coût de construction des navires. Je n'ai encore rencontré personne pour dire que du moment que la guerre sera terminée le cours de la construction des navires augmentera jusqu'au chiffre où il se maintient, aujourd'hui. Je crois que la chute sera très considérable.

M. ROBB: Il fait réellement plaisir de constater que le ministre adopte cette idée. Si je comprends bien ce qu'il dit, il prétend que, dans un état de choses normal, après la guerre, nous pourrons construire trois navires au prix que nous acquittons maintenant pour la construction d'un seul navire. Les frais supplémentaires seraient causés par le prix de la main-d'œuvre et celui du fer, je suppose?

L'hon. M. REID: Oui.

M. ROBB: Le même principe ne pourrait-il pas s'appliquer au chemin de fer de la baie d'Hudson? Ne vaudrait-il pas mieux retarder cette entreprise jusqu'après la guerre, lorsque la main-d'œuvre et le fer coûteront meilleur marché?

L'hon. M. REID: Non, parce que le chemin de fer de la baie d'Hudson est en voie d'exécution. Nous n'en hâtons pas le parachèvement, sans doute; nous n'y faisons pas autant d'ouvrage que nous le ferions, en temps normal. Nous le laissons dans l'état, autant que nous le pouvons, sans assumer de responsabilité vis-à-vis des entrepreneurs pour les dommages qui résultent de la suspension des travaux.

L'hon. M. GRAMAH: Est-ce par convention que vous achetez ce navire?

L'hon. M. REID: Il s'agit du "Northumberland" qui a fait cette navigation durant un grand nombre d'années. Une compagnie possédant le "Northumberland" et l'"Empress", le premier faisant la navigation entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et l'autre entre Pictou et Charlottetown.

M. COPP: Le Gouvernement se propose-t-il de faire naviguer ce navire maintenant entre la Pointe-du-Chêne et Summerside?

L'hon. M. REID: La compagnie a vendu ses navires. Elle a vendu l'"Empress" à la compagnie du Pacifique-Canadien et nous avons acheté le "Northumberland". Nous avons mis le "Northumberland" en service entre la Pointe-du-Chêne et Summerside, et nous nous servons du bac transbordeur entre Pictou et Charlottetown.

M. COPP: Dans ce cas, toute la communication entre l'île et la terre ferme se fait par l'entremise du Gouvernement?

L'hon. M. REID: Oui.

Canaux.—Pont reliant Iberville à Saint-Jean. —Renouvellement d'un crédit périmé, $52,000.

L'hon. M. REID: Au budget de 1911-1912, un crédit de $40,000 fut inscrit, et un crédit additionnel de $12,000, dans le budget supplémentaire de 1911-1912, formant un total de $52,000. Il fut convenu entre le Gouvernement et les municipalités dans le temps de construire un pont sur le canal, et les municipalités signèrent un engagement aux termes duquel le Gouvernement

se chargeait des quatre dixième d'une dépense qui ne devait pas excéder $52,000. Le crédit fut subséquemment biffé par le ministre des Chemins de fer et Canaux, par suite de l'inaction des autorités municipales. Le ministre des Chemins de fer et Canaux promit que, si elles exécutaient leur partie de la convention et construisaient le pont, il insérerait de nouveau le montant dans le budget. Pendant l'absence du ministre, je leur fis la même promesse. Le pont a été construit, et on nous demande d'exécuter notre partie du marché. C'est pourquoi j'ai inscrit de nouveau au budget cette somme dont je crois que nous sommes redevables.

L'hon. M. GRAHAM: Cet arrangement est bon, car j'en suis l'auteur.

L'hon. M. REID: L'ai-je expliqué exactement?

L'hon. M. GRAHAM: A peu près. La convention était que le gouvernement provincial devait payer tant, les municipalités tant, et notre gouvernement tant, à cause du canal et de ses approches. Le désappointement fut grand lorsque ce crédit fut biffé du budget, et je suis heureux de l'y retrouver.

Canal des Galops.—En règlement final de toutes créances pendantes des entrepreneurs Murray et Cleveland, relativement à la construction de l'entrée supérieure, $20,028.25.

L'hon. M. REID: Il y avait deux entreprises; l'une adjugée à Murray et Cleveland pour la construction des écluses et la passe supérieure du canal, et une autre plus tard concédée à M. A. Cleveland pour l'ouverture de ce que l'on appelle le chenal du nord.

M. Murray est décédé depuis quelques années et M. A. Cleveland depuis deux ans. Tous sont morts, à l'exception d'un, Stephen Cleveland.

M. MACLEAN (Halifax): Ne reste-t-il pas en ce monde quelques-uns de ceux qui ont participé à ces travaux?

L'hon. M. REID: Les héritiers ont essayé de régler cette affaire. Stephen Cleveland l'a discutée avec le ministre des Chemins de fer et essayé de la règler. Ce crédit se rapporte à l'entreprise de Murray et Cleveland pour le canal des Galops. Ils ont présenté un compte portant sur treize item différents et s'élevant à $117,961.29. L'ingénieur en chef leur a accordé quelque chose sur quatre item. Sur l'article n° 1 pour creuser la cuvette du canal à une profondeur plus grande que celle qui avait été spécifiée; ils réclamaient $40,197, et l'ingénieur leur en a accordé $10,760. Il leur a accordé l'article n° 10 de $85,343 pour retard causé à leur drague par les bateaux passant à l'endroit de leurs travaux. Il a accordé aussi l'article n° 11 de $1,525 pour le peinturage des portes d'écluse, celui de $3,480 pour l'ajustement, la pose, la fabrication et la coupe des jetons pour les clefs des portes d'écluse.

L'hon. M. GRAHAM: Aucun intérêt?

L'hon. M. REID: Aucun intérêt. M. Bowden a approuvé le paiement de cet article. Ces sommes vont aux héritiers Murray. L'autre compte est de $284,894. Sur le conseil de l'ingénieur en chef Bowden, le ministre des Chemins de fer a offert $48,955.31.

M. MACLEAN (Halifax): Quand cette offre a-t-elle été faite?

L'hon. M. REID: L'automne dernier, avant le départ du ministre.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce qu'un ministre des chemins de fer antérieur, a, pendant les derniers quinze, vingt ou trente années, refusé de payer ces réclamations, ou les négociations ont-elles duré tout ce temps-là sans aboutir?

L'hon. M. REID: Je suis à peu près certain que la question est venue devant les différents ministres des chemins de fer précédents peut-être devant l'honorable député de Renfrew lui-même. La réclamation était de $284,894, et le ministre des chemins de fer après en avoir examiné les différents item en accordé des parties sur l'item n° 2 de $72,813, additionnels que l'on demandait pour une deuxième excavation du goulet de l'écluse et ailleurs parce que l'excavation de la cuvette avait été terminée avant d'autres travaux, le ministre a accordé $18,277. Ils alléguaient qu'ils étaient censées devoir faire l'excavation de l'écluse, et d'en transporter la terre sur le barrage entre l'île Adam et Big-Island.

L'hon. M. GRAHAM: C'est le chenal du nord?

L'hon. M. REID: Oui, creuser le chenal et placer la terre sur le barrage à la tête du rapide des Galops. Mais on n'était pas prêt à la recevoir au rapide des Galops, et ils furent obligés de la mettre sur l'île, ce qui exigea une nouvelle manutention. Il a accordé un autre item. On réclamait $91,240 supplémentaires pour avoir fait des excavations à la station 27 plus 50, parce que les matériaux étaient plus durs qu'on ne

le croyait dans l'endroit désigné en premier lieu, et qu'il a fallu forer et miner, et le ministre a accordé $30,678.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une question de classification alors.

L'hon. M. REID: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a-t-il été en négociation avec M. Gilbert pour le règlement de sa réclamation?

L'hon. M. REID: Ce n'est que l'autre jour que j'ai entendu parler de cette réclamation. Il y a plusieurs années qu'on en demandait le paiement. J'ai toujours été d'avis, et c'est encore aujourd'hui ma prétention, que cette réclamation n'était pas fondée, parce qu'aux termes de la première adjudication, les entrepreneurs devaient être payés un certain prix pour creuser à tant le pieds. Il y eut alors un désaccord. On leur paya la somme à laquelle, suivant mon opinion, ils avaient droit. Ils avaient creusé 100 ou 200 pieds de moins qu'il fallait pour la navigation du chenal, et aujourd'hui ils présentent une autre réclamation pour avoir creusé plus profond. J'ai toujours pensé, comme tous les ministres antérieurs, que la réclamation n'était pas fondée, et je l'ai déjà déclaré devant cette Chambre, j'apprends que les entrepreneurs ont demandé un permis de poursuivre et qu'ils vont porter la cause devant la cour d'Echiquier.

M. COPP: Je veux porter à l'attention du ministre une question que j'ai soumise à l'honorable ministre des Travaux publics l'autre soir; il s'agit de continuer la voie de l'Intercolonial jusqu'à un quai public à Sackville. Après que les ingénieurs eurent fait une enquête et un examen sérieux, et après consultation avec un certain nombre de propriétaires de bateaux naviguant entre Saint-Jean, Boston et ailleurs, il fut décidé qu'il était dans l'intérêt de Sackville de construire le nouveau quai 300 ou 400 pieds plus loin dans la rivière que l'ancien quai, qui est en ruines.

La raison de cette particularité est qu'à l'endroit du nouveau quai la rivière faisait un coude très rapide et, comme la marée se fait sentir jusque là, les vaisseaux en partance ont de la difficulté parfois à descendre la rivière en ligne droite et à contourner ce coude sans aller en face s'échouer. En mettant le quai neuf à l'endroit où il est construit, cet inconvénient se trouve supprimé. Je ne sais quelle est la coutume entre les diverses branches de l'administration à cet égard, mais il est naturel de supposer que, l'administration des travaux publics ayant entrepris la construction de ce quai, celle des chemins de fer s'est attendue qu'on le relierait avec la voie principale de l'Intercolonial, comme le faisait l'ancien. La dépense a été de plus de $40,000 pour le nouveau quai, commencé, je crois, en 1910 et terminé en 1912. Jusqu'ici cependant il n'a été d'aucun avantage pour ceux qui habitent cette partie du comté de Westmorland. Pas un vaisseau, que je sache, n'y a encore été amaré et pas un ne le sera à moins qu'un chemin de fer ne vienne s'y relier. C'est une petite affaire assurément, mais Sackville n'en est pas moins une localité de quelque importance à notre avis, et de nombreuses goélettes, des vaisseaux de petites dimensions et même des barques remontaient autrefois la rivière et venaient décharger leur cargaison à Sackville sur le vieux quai avant qu'il tombât en pièces. Maintenant que ce quai n'existe plus, rien ne vient à ce port, ou à peu près, et les grandes goélettes refusent de mouiller au quai neuf. Les habitants de l'endroit ne peuvent rien faire venir à Sackville, autrement que par un chemin de voiture.

Le sous-ministre des Travaux publics a eu l'attention de signaler cette affaire à celui des chemins de fer et des canaux après la discussion que nous avons eue l'autre soir à la Chambre, et il m'a fait parvenir la copie d'une lettre que voici:

Mercredi, le 3 mai 1916.

Cher monsieur,—J'accuse réception de la vôtre du 29 du mois dernier, dans laquelle se trouve un extrait des débats du 27, contenant quelques remarques relatives à la demande d'une voie accessoire reliant à Sackville le quai du ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur de vous dire à ce sujet que le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard avait, il y a quelques années, construit un quai du côté Nord-est du port de Sackville et que l'Intercolonial a un raccordement avec ce quai. Il paraît que votre administration a fait bâtir, il y a quatre ou cinq ans, un quai du côté opposé de la baie. ...

En ceci il se trompe: ce n'est pas du côté opposé, mais plus bas.

...sans prendre aucune disposition pour le raccorder avec un chemin de fer. En 1913, une pétition des citoyens de Sackville a été envoyée à ce département par la chambre de commere de l'endroit le sollicitant d'établir des communications par chemin de fer avec le nouveau quai. La chose a été soumise à la direction de l'Intercolonial, dont le rapport établit que cette entreprise coûterait dans un cas $10,949 et dans un autre $12,611.20. M. le surintendant général Brady...

M. Brady faisait alors partie du bureau d'administration de l'Intercolonial.

. . . . a fait, dans un rapport qu'il a présenté sur la question, la déclaration qui suit: Il existe déjà une voie ferrée qui de nos cours se rend au vieux quai de Sackville et nous ne voyons pas que la dépense de la somme plus haut mentionnée ajoute un sou à notre recette.

Voici maintenant le passage que je signale particulièrement à l'attention du ministre:

Nous voyons bien, par exemple, ce que nous allons y perdre, en ce qui regarde surtout les marchandises qui nous viennent de la ligne du cap Tourmentin, marchandises que nous livrons présentement au quai de Dorchester, et qui nous ferons défaut dès qu'elles prendront la route de Sackville. Toute l'affaire à été soumise au ministre et il a exprimé l'opinion que, puisque déjà à Sackville le chemin de fer avait établi une voie sur quai, il ne croyait pas que l'Intercolonial dût faire cette autre dépense de 10 à 12 mille dollars.

Le ministre voit quelle était la préoccupation de M. Brady: sur le bois et autres produits expédiés par la ligne du cap Tourmentin, l'Intercolonial réaliserait de plus fortes recettes en les livrant à Dorchester plutôt qu'à Sackville, puisque l'expédition solderait ainsi un surcroît de frais de transport. L'idée était de contraindre l'expéditeur à payer les frais du transport de sa marchandise à 15 milles plus loin. Sans débattre cette affaire plus au long, puisque le ministre sait, je crois, à quoi s'en tenir, il me paraît absurde qu'après avoir, pour accommoder le public de Sackville, bâti un quai de $40,000, le Gouvernement refuse de le relier à la ligne principale par une voie ferrée. La seule raison que l'on donne de ce refus, c'est que l'absence en cet endroit de toute communication par voie ferrée obligera l'expéditeur à payer le transport de sa marchandise à 15 milles plus loin, ce qui permettra à l'Intercolonial de s'enrichir aux dépens de ceux qui devraient avoir une chance de se servir du quai de Sackville.

La proposition semble trop absurde pour qu'on s'arrête à la combattre. A moins que le ministère des Chemins de fer ne se mette à l'œuvre et construise un éperon jusqu'au quai, lequel se trouve à peu de distance, autant vaudrait-il avoir consacré ces $40,000 à la construction d'un quai en pleine forêt entre Sackville et Dorchester. Actuellement, le quai n'est d'aucune utilité pour la population de Sackville.

L'économie a son bon côté, mais M. Brady, dans son administration de l'Intercolonial, peut-être n'a pas toujours été aussi économe des deniers publics en d'autres circonstances.

Il s'agit d'un minime crédit, et je suis en mesure d'affirmer que la population de cette localité en bénéficierait grandement.

[M. Copp.]

Je voudrais que le ministre me donnât l'assurance qu'il va s'occuper de la chose et voir à relier le quai à la ligne principale.

L'hon. M. REID: C'est la première fois qu'on me met au courant de l'affaire; je vais en conférer avec l'administration du chemin de fer et voir si l'on peut établir cet embranchement.

M. DESCARRIES: J'appelle l'attention du ministre sur une demande de la part des citoyens de Lachine, dans mon comté, qui désirent qu'on les délivrent des ennuis créés par les sifflets des bateaux qui descendent du lac Saint-Louis pour se rendre aux écluses de Lachine. La nuit, chaque bateau qui passe devant la ville de Lachine lance quatre coups de sifflets, et comme aujourd'hui les bateaux sont très gros, ils sont munis de sifflets puissants. Dans le calme de la nuit, à l'heure où tous les citoyens ont le droit de goûter les douceurs du repos sans se faire déranger par des bruits désagréables, voilà que soudain retentit ce vacarme, et s'il se trouve par hasard dans la maison un malade, homme, femme ou bébé, ces coups de sifflets sont très énervants et dérangent tout le monde. On m'a souvent demandé s'il n'y aurait pas moyen de substituer aux sifflets quelque autre signal, pour avertir les gardiens des écluses. Je soumets le grief au ministre et j'espère qu'il va s'occuper de la chose et faire droit, s'il le peut, à la requête des citoyens de Lachine. Quand ils passent dans la partie du canal Lachine qui se trouve dans les limites de Montréal, les navires ne se servent pas de leurs sifflets. Pourquoi ne montrerait-on pas autant d'égards pour Lachine? C'est une ville qui a pris une grande importance. Il faudrait faire disparaître cet inconvénient.

L'hon. M. REID: Un honorable député de Montréal me signalait ce grief l'autre jour. Lachine souffre des mêmes ennuis. Je vais en conférer avec les fonctionnaires du ministère et leur demander de s'entendre avec les préposés du canal Lachine sur les mesures à prendre à cet égard. Je constaterai ce qu'on aura fait, et j'en aviserai mon honorable ami.

Je comprends que c'est là un grave inconvénient, et je vais étudier les mesures à prendre pour y remédier, si faire se peut, on le fera.

M. DESCARRIES: Il y a un barrage élevé à l'entrée du canal Lachine; on pourrait si la chose est nécessaire, y poster un homme avec un téléphone pour avertir les préposés des écluses.

L'hon. M. REID: C'est une bonne idée.

Travaux publics.—Imputable sur le capital. —Edifices publics.—Edifice de l'Est.—Nouveau toit à l'épreuve du feu, etc., $240,000.

L'hon. M. GRAHAM: A-t-on adjugé l'entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Non. Il s'agit d'un nouveau toît sur l'édifice de l'est. Le toît n'est pas à l'épreuve du feu, et l'incendie du palais législatif nous a fait comprendre le besoin d'une toiture à l'épreuve du feu. Les fonctionnaires jugent que cette amélioration est essentielle.

L'hon. M. GRAHAM: Ce crédit suffira-t-il?

L'hon. M. ROGERS: Il sera suffisant.

M. MACLEAN (York-Sud): Le reste de l'édifice est-il à l'épreuve du feu?

L'hon. M. ROGERS: En partie, mais le corps de l'édifice n'est pas aussi bien construit qu'il le faudrait.

M. NESBITT: Qu'est-ce qui manque à la toiture actuelle?

L'hon. M. ROGERS: Elle n'est pas à l'épreuve du feu.

M. NESBITT: A quoi sert de mettre un couvercle à l'épreuve du feu sur une boîte d'amadon? Le corps de l'édifice n'est pas à l'épreuve du feu.

L'hon. M. ROGERS: Le corps principal du bâtiment est passablement à l'épreuve du feu. L'annexe de construction récente l'est tout à fait.

M. NESBITT: Il ne vaut guère la peine de mettre un toit à l'épreuve du feu sur un bâtiment qui ne l'est pas.

M. MACLEAN (York-Sud): A mon avis, le ministre pourrait utilement se consulter avec ses fonctionnaires. Il ne semble pas très logique de surmonter d'un toit à l'épreuve du feu un édifice qui ne l'est pas.

L'hon. M. ROGERS: Quand la question s'est présentée, l'autre jour, j'ai soulevé la même difficulté avec le sous-ministre, mais il m'a convaincu que c'était la meilleure chose à faire.

M. NESBITT: Si le toit est bon, il est inutile d'y mettre un toit à l'épreuve du feu. Le seul objet serait dans le cas d'un incendie dans le voisinage pour protéger contre le danger des escarbilles, mais j'espère que nous n'aurons pas d'autre incendie.

L'hon. M. ROGERS: Nous examinerons attentivement la question avant de nous décider à dépenser l'argent. On n'a pas encore décidé de la dépenser.

Edifice parlementaire (central)—Restauration. —Les plans dudit édifice et le mode de reconstruction devant être sujets à l'approbation du comité conjoint nommé par le premier ministre et le chef de l'opposition, $1,500,000.

L'hon. M. GRAHAM: Ce comité a été nommé?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Qui en fait partie?

L'hon. M. ROGERS: L'hon. M. Reid, l'hon. M. Hazen, l'hon. M. Blondin, l'hon. M. Lougheed, l'hon. M. Pugsley, l'hon. M. Lemieux, l'hon. M. Murphy et l'hon. sénateur Watson. Ils ont déjà tenu une réunion et ils en auront une autre demain soir.

L'hon. M. GRAHAM: Vous en faites partie aussi?

L'hon. M. ROGERS: J'en fais partie.

M. NESBITT: Vous êtes le comité?

L'hon. M. ROGERS: J'en suis un membre.

L'hon. M. GRAHAM: Ce comité est associé avec le ministre et le travail est exécuté après accord?

L'hon. M. ROGERS: C'est cela.

L'hon. M. GRAHAM: Pour savoir s'il sera donné à l'entreprise et à qui?

L'hon. M. ROGERS: C'est cela.

Ports et rivières.—Améliorations dans le port de Vancouver crédit supplémentaire, $200,000.

L'hon. M. GRAHAM: Les travaux sont-ils donnés à l'entreprise?

L'hon. M. ROGERS: Oui, c'est pour finir le travail de False-Creek.

Travaux publics imputables sur le revenu.—Edifices publics.—Nouveau--Brunswick, Saint-Jean-Ouest, édifice d'inspection médicale, emplacement, $2,000.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce pour les besoins de l'immigration ?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit est destiné à l'acquisition d'un emplacement à Saint-Jean-ouest pour élever un édifice en vue d'y installer l'inspection médicale pour la division de l'immigration. La propriété est bornée par les rues Clarence, Lancaster et Sulton et comprend dix lots de terrain. Le rapport dit que c'est exceptionnellement bon marché.

Ontario.—Edifices public à Cayuga, amélioration du système de chauffage et de plomberie, $3,500.

M. NESBITT: S'agit-il d'un nouvel édifice.

L'hon. M. ROGERS: C'est un ancien édifice, dans lequel on fait des installations de plomberie.

M. NESBITT: A quoi sert-il?

L'hon. M. ROGERS: Edifice public, bureau de poste, etc.

Kingston. — Collège militaire royal. — Salle d'exercice couverte, crédit supplémentaire, $55,000.

M. MACLEAN (Halifax): S'agit-il d'un nouvel édifice.

L'hon. M. ROGERS: C'est un nouvel édifice que réclame le département de la Milice et c'est très nécessaire à Kingston pour les officiers qui suivent un cours de cavalerie.

M. MACLEAN (Halifax): Est-ce celui pour lequel l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) essayait d'obtenir des renseignements depuis si longtemps et à propos desquels il était si patient.

L'hon. M. ROGERS: C'est possible.

Edifices publics à Ottawa, appareils de sauvetage, $15,000.

M. NESBITT: Je suppose que c'est pour ces ceintures que nous avons à nos fenêtres.

L'hon. M. ROGERS: Non c'est pour des échelles en fer.

Il y a une opinion générale que nous devrions avoir maintenant des appareils de sauvetage dans tous nos édifices publics. Je voudrais que mon honorable ami essayât une de ces ceintures de sauvetage.

La Monnaie à Ottawa, réparations et améliorations, $10,000.

M. MACLEAN (Halifax): Ces réparations sont-elles nécessaires? Le ministre a environ $2,000,000 dans ce budget supplémentaire pour les travaux publics. Il ne paraît pas tenir la promesse qu'il nous a faite l'autre jour.

L'hon. M. ROGERS: $1,500,000, sont consacrés aux édifices parlementaires.

M. MACLEAN (Halifax): Il ne faut pas beaucoup de temps pour dépenser $1,000,000 pour ces travaux.

L'hon. M. ROGERS: Il nous faut nécessairement rebâtir le parlement. Les autres articles sont insignifiants.

[L'hon. M. Rogers.]

Bureau de poste de Winnipeg, receveur pour la transmission des effets postaux, $6,200.

M. NESBITT: Est-ce pour la construction d'un seul receveur?

L'hon. M. ROGERS: Il sera installé en arrière du bureau de poste, dans une ruelle qui est notre propriété. Le directeur des postes affirme que le temps et la main-d'œuvre que l'on pourrait économiser de cette façon-là équivaudrait, pour le moins, au salaire annuel d'un facteur, pour la bonne raison que les courriers, en suivant le plan incliné, arriveraient directement sur la table où se fait le triage et au sous-sol, au lieu d'être reçus par les facteurs, sac par sac, en arrière du bureau de poste, placés sur un diable, descendus d'un étage, puis traînés sur une distance d'une centaine de pieds, puis remis article par article, ou sac par sac, sur la table de triage.

L'hon. M. GRAHAM: Il vous faudra engager un nouveau facteur afin de surveiller celui qui recevra les courriers.

Winnipeg.—Aménager l'ancien édifice de l'immigration pour en faire une station postale, $50,000.

M. MACLEAN (Halifax): De quoi s'agit-il?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons une salle d'immigration voisine de la gare à Winnipeg et ce n'est plus un édifice convenable à cette fin. Il faut établi de toute nécessité une nouvelle station postale, de sorte que nous avons décidé d'aménager cette ancienne salle et de l'utiliser pour ce service; nous ne serons pas obligés de construire un nouvel édifice de cette façon-là.

M. NESBITT: Mais qu'allez-vous faire des immigrants?

L'hon. M. ROGERS: Nous possédons un ancien édifice dans le voisinage qui est suffisant pour le nombre d'immigrants qui arrivent à l'heure actuelle. Nous pratiquons l'économie.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais pourquoi faut-il dépenser une somme de $50,000 afin d'aménager cet édifice?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons absolument besoin de cette somme. La compagnie du Pacifique-Canadien y a fait des améliorations considérables et nous devons faire de même, si nous désirons que cet édifice cadre avec le voisinage.

Edifices publics de Régina.—Port de l'Etat sur le coût des améliorations locales, $4,600.

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement paie-t-il la taxe de façade ou les taxes

portant sur les améliorations locales dans chaque ville?

L'hon. M. ROGERS: Oui, dans chaque ville.

Sutherland.—Bâtiment en annexe à la station pépinière de Forest, $5,000.

M. NESBITT: A quoi servira ce crédit?

L'hon. M. ROGERS: A l'érection d'un bâtiment qui sera utilisé comme pension pour les ouvriers qui sont employés à la pépinière de Sutherland. Le bâtiment aura 28 par 32 pieds et comprendra 2 étages et demi, avec une aile en arrière de 20 par 12 pieds; ce sera un édifice en bois sur fondations de pierre. La plus basse soumission est de $3,365; dépenses casuelles et surveillance, $1,335; total $5,000. Le sous-ministre recommmande fortement la construction de cette pension, dont la nécessité se fait absolument sentir. Nous avons reçu huit soumissions.

M. NESBITT: La surveillance des travaux de construction d'un bâtiment de $3,365 coûtera $1,335?

L'hon. M. ROGERS: Cela comprend toutes les dépenses casuelles, l'aménagement intérieur et ainsi de suite.

Calgary.—Salle d'exercices.—Crédit supplémentaire, $100,000.

M. NESBITT: Allez-vous coustruire cet édifice?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

M. NESBITT: Il y a déjà une somme de $100,000 d'inscrite au budget?

L'hon. M. ROGERS: Il faut dépenser $200,000. Les travaux de construction ont été retardés à cause de certains arrangements qu'il a fallu conclure avec la ville relativement à l'emplacement. Il est absolument nécesaire de construire cet édifice, car il se recrute probablement plus de soldats à Calgary que dans aucune autre ville de la Puisance, et l'on n'a pas de place où les loger.

Bâtiment d'immigration de Victoria.—Pour couvrir la part de l'Etat dans le coût du posage d'un pavage permanent en asphalte sur le chemin Dallas et la rue Simcœ, $1,345.02.

M. A. K. MACLEAN: Nous ne saurions beaucoup critiquer la conduite du présent ministre, je le suppose, au sujet de ces crédits en aide à l'établissement de trottoirs; car telle a été la coutume depuis quelques années. Je ne me lève que pour suggérer l'abandon de cette pratique à l'avenir. Les autorités dans ces villes, il me semble, pouraient très bien solder le coût du pavage aux environs des édifices que le Gouvernement du Canada construit dans leurs limites.

L'hon. M. ROGERS: Cette pratique est suivie depuis un si grand nombre d'années, que toutes les villes s'attendent à ce que le Gouvernement fasse les frais de ces travaux, de sorte que si nous entreprenons d'y changer quelque chose on protesterait hautement.

M. MACLEAN (Halifax): Mais les dépenses de ce chef augmentent si rapidement?

L'hon. M. ROGERS: Le Gouvernement fédéral doit toujours marcher de pair avec l'esprit d'entreprise d'une ville grandissante.

M. MACLEAN (Halifax): Mais lorsque l'Etat construit un édifice, est-ce que la municipalité ne se charge pas de faire le trottoir à ses frais?

L'hon. M. ROGERS: Celui qui dans une ville construit un magasin ou une maison contribue sa part dans les taxes sur l'édifice pour l'entretien des trottoirs et autres services publics. Mais l'Etat ne paie pas de taxes, et c'est simple justice, que d'aider au développement d'une ville naissante en contribuant notre part à la construction d'un trottoir nécessaire, comme amélioration locale.

Ports et rivières de la Nouvelle-Ecosse, $119,400.

L'hon. M. GRAHAM: Je vois ici un crédit supplémentaire de $60,000 pour amélioration à la rivière de l'Est. Cela me parait élevé.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit est pour la pose de portes d'écluses, et l'achèvement des grands travaux que nous faisons à la rivière de l'Est pour le développement de cette partie industrieuse et progressive du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: Dans quel comté est-ce?

L'hon. M. ROGERS: Dans le comté de Pictou, je crois.

M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il nous dire la raison pour laquelle il n'a pas adjugé l'entreprise des portes d'écluse? On me dit que des soumissions ont été demandées, et nous aimerions à voir les travaux commencer. Si l'on ne pose pas les portes d'écluse cet été, il en résultera de longs retards.

L'hon. M. ROGERS: Nous avons demandé des soumissions, mais je n'aimais pas à adjuger l'entreprise avant que le crédit fût voté par le Parlement. Dès qu'il sera voté, nous nous occuperons des soumissions et pousserons les travaux.

M. CHISHOLM (Antigonish): Je vois un crédit de $1,500 pour construire des piliers de quai à Wycocomah. Que se propose-t-on de faire à cet endroit?

L'hon. M. ROGERS: Nous voulons reconstruire le quai. L'ingénieur en second McKeen a fait rapport que, le 2 septembre dernier, il avait fait un nexamen du quai, et l'avait trouvé en très mauvais état, tellement mauvais qu'il était dangereux d'y déposer un poids un peu lourd, à moins que l'on y fasse de grandes réparations. Quatre-vingt-sept des cent cinquante-quatre piliers du quai sont très mangés par les vers, et n'offrent presque pas de support au quai. Quelques-uns sont complètement coupés.

M. McKENZIE: Au sujet de l'item dans ce crédit de $1,000 pour réparer le brise-lames à Jamesville, j'apprends que les travaux que l'on se propose de faire seront bien moins considérables qu'on ne le désirait en premier lieu, et qu'ils ne rempliront pas les vues de l'ingénieur. Je ne sais pas si le ministre en est informé. Mais au sujet de la construction du brise-lames, je désire appeler son attention sur une question à propos de laquelle j'ai eu quelque correspondance avec le ministère à qui j'ai adressé une lettre aujourd'hui. Ceux qui font les travaux ont loué le chaland d'un habitant de l'endroit, et l'ont gardé pendant deux mois, mais ils refusent de lui payer pour plus que les journées pendant lesquelles ils ont réellement travaillé avec le chaland. Ce n'est pas la faute du propriétaire s'ils n'ont pas utilisé le chaland pendant tout le temps qu'ils l'ont gardé, et tout ce que cet homme demande, c'est qu'on lui paie le prix d'ordinaire que lui donnent d'autres entrepreneurs pour l'usage de son chaland, c'est-à-dire $3.50 par jour. Je ne sais pas si le ministre croit que c'est un prix trop élevé pour un grand chaland, mais c'est là une autre question dont je ne suis pas juge. Il n'est pas juste que l'on loue un chaland et qu'on le garde pendant deux mois et qu'on ne paie au propriétaire que les deux journées qu'on l'a utilisé. Pendant que j'ai la parole, je vous demanderai ce que l'on se propose de faire avec le crédit de $2,300 pour réparer le quai à Sydney-Nord.

L'hon. M. ROGERS: Au sujet du chaland dont vient de parler l'honorable député. je me ferai un plaisir de m'occuper de la question lorsque j'aurai reçu sa lettre. C'est la coutume du ministère de ne payer un chaland que pour les jours qu'on l'utilise. S'il y a quelque raison spéciale justifiant ce que l'honorable député demande, je me ferai un devoir d'y donner mon attention. Quant au crédit concernant Sydney-Nord, c'est l'ingénieur de l'arrondissement qui a demandé que ces travaux fussent faits. Nous voulons recontruire la face extérieure du quai où les vaisseaux déchargent leur ballast. L'estimation du coût est de $2,270.

M. McKENZIE: Cet ouvrage est encore à faire?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

(Le comité fait rapport de ses travaux.)

DECLARATION RELATIVE AUX CHEMINS DE FER QUEBEC-SAGUENAY ET LOTBINIERE-MEGANTIC.

L'hon. M. ROGERS: Cet après-midi, quelques honorables députés ont demandé des renseignements au sujet des projets du Gouvernement relatifs à la construction de lignes d'embranchement en aval de Québec. Je prie la Chambre de vouloir bien revenir à l'article de présentation des projets de loi pour que je puisse en proposer un sous le titre: "Loi autorisant l'acquisition de lignes de chemin de fer entre la ville de Québec et Nairn-Falls et entre Lyster et Saint-Jean-des-Chaillons", afin que cela soit exprimé et mis en feuilleton.

L'hon. M. GRAHAM: Ces projets de loi doivent être précédés d'une résolution.

M. ROGERS: Pas nécessairement.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, puisqu'ils entraînent une dépense de fonds publics.

L'hon. M. GRAHAM: M'est avis que tout projet de dépense de fonds publics doit être présenté sous forme de projet de résolution, dont il est donné avis et qui passe par les diverses phases de la procédure parlementaire, pour ensuite servir de base à un projet de loi.

L'hon. M. ROGERS: A tout événement, un crédit suivra le projet.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Si on me le permet, je dirai qu'il est fait motion pour que la Chambre revienne à cet article du feuilleton qui concerne les projets de loi à présenter, et c'est sur cette motion que le débat doit s'engager.

(La motion est adoptée et la Chambre passe à la présentation des projets de loi.)

L'hon. M. ROGERS demande à présenter un projet de loi (bill n° 101) tendant à autoriser l'acquisition de lignes de chemins de fer entre la ville de Québec et Nairn-Falls et entre Lyster et Saint-Jean-des-Chaillons.

L'hon. M. GRAHAM: Je persiste à dire que ce projet de loi devrait se fonder sur une résolution. Mon honorable ami annonce que ce projet sera suivi de la demande d'un crédit. C'est certainement prendre là un chemin détourné; une façon toute nouvelle de procéder à l'expédition de la besogne de cette Chambre. Toute mesure entraînant la dépense de deniers publics, doit prendre d'abord la forme d'un projet de résolution. L'aide que l'on projette d'accorder aux compagnies de chemin de fer du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique n'étant pas proposée sous la forme d'un projet de loi, il n'est pas de rigueur qu'il soit précédé d'une résolution. Cette manière de faire est à mon sens très répréhensible, et il vaudrait mieux qu'il y eut une résolution. La procédure à laquelle mon honorable ami a recours est tellement contraire à tous les usages de cette Chambre qu'elle m'oblige à protester contre cette façon d'agir.

L'hon. M. ROGERS: Ce projet se fonde sur une loi de 1915 relative à l'acquisition de lignes d'embranchement.

L'hon. M. GRAHAM: Cette loi ne trouve pas à s'appliquer dans l'espèce.

L'hon. M. ROGERS: Peut-être, mais le présent projet de loi s'y applique et il est suivi de la demande d'un crédit. C'est pourquoi il n'est pas besoin d'une résolution.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de Renfrew-Sud me paraît avoir raison, puisque le projet comporte certainement la dépense de fonds publics.

L'hon. M. ROGERS: Non pas sans l'ouverture d'un crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Oh! si. Le projet est dans les termes qui suivent:

Le Gouverneur en conseil peut donner au ministre des Chemins de fer et des Canaux l'autorisation et le pouvoir d'acquérir, par application de la loi de 1915 (chapitre 16) modifiant la loi sur les chemins de fer de l'Etat et autorisant l'acquisition de certaines voies ferrées, à telles conditions qu'il approuvera, les chemins de fer décrits dans l'annexe ci-après, etc.

La somme à payer pour chacun desdits chemins de fer et pour le matériel, les appartenances et les propriétés qui pourront être acquis comme ci-dessus, sera du chiffre établi par la cour d'échiquier.

L'hon. M. ROGERS: Et devant être suivi de la demande d'un crédit.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela n'est pas mentionné.

L'hon. M. ROGERS: Il le faut pour que la chose soit de quelque valeur.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est évident que, si le projet est adopté, le ministre des Chemins de fer aura l'autorisation d'acquérir une ligne dont le prix sera fixé par la cour d'échiquier. L'article 77 du règlement porte que:

S'il est fait une motion à la Chambre pour demander quelque secours pécuniaire ou à l'effet d'imposer une obligtion onéreuse au Trésor, l'examen et la discussion de cette motion ne peuvent pas avoir lieu tout de suite, mais doivent être ajournés à tel jour ultérieur que la Chambre juge à propos de fixer; et alors la motion est soumise au comité général avant qu'une résolution soit adoptée ou qu'un vote soit pris sur la question.

Le sens de cette règle est qu'il faut procéder d'abord par voie de résolution. Il vaudrait peut-être mieux toutefois laisser ce bill subir sa première lecture et attendre la discussion générale pour formuler nos objections.

L'hon. M. ROGERS: La motion que j'ai faite n'a d'autre but que de fournir aux membres de la gauche un renseignement qu'ils ont désiré obtenir.

L'hon. M. PUGSLEY: Je retire la proposition que je viens de faire, attendu que l'honorable député de Renfrew-Sud semble vouloir insister.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: L'honorable député a fait allusion à l'article 77 du règlement qui statue que toute motion tendant à imposer au public une contribution ou obligation quelconque devra être précédée d'un projet de résolution délibéré en comité. De plus, elle doit être approuvée par son Altesse Royale le Gouverneur général. A la lecture de ce projet de loi, j'observe que, tout en autorisant l'achat d'un chemin de fer et en indiquant les mesures à prendre, il garde le silence quant au mode de prélèvement des fonds. Mon esprit se reporte à une décision rendue par l'ancien Orateur, M. Sproule au cours de la session de 1912, je pense, à propos d'un projet de loi ayant trait aux grandes routes, dont le cas est très semblable à celui-ci, si je ne me trompe. Il décida dans le temps qu'il ne s'agissait pas d'une loi de finance, puis-

que toute somme à dépenser devrait être inscrite au budget, ou, de quelque autre manière, être autorisée par le Parlement.

L'hon. M. GRAHAM: Mais il modifia par la suite sa décision.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Pas que je sache. Au reste, tenant compte de cette décision, je ne vois pas qu'on puisse considérer ce projet de loi-ci comme loi de finance, puisqu'il n'autorise aucune dépense de deniers, et que l'achat ne peut être terminé tant que la somme requise n'aura pas été obtenue du Parlement suivant l'usage constitutionnel.

L'hon. M. PUGSLEY: La loi relative à l'amélioration des grandes routes présentait cette particularité de prescrire que toute somme attribuée aux provinces devrait être votée par le Parlement. Mais la loi actuelle autorise l'achat d'un chemin de fer à un prix que devra fixer la cour d'échiquier du Canada. Cela équivaut à une autorisation directe en vue de la conclusion d'un achat, et si le Gouvernement s'en tenait là, je conjecture qu'il s'exposerait à une poursuite devant la cour d'échiquier et que celle-ci fixerait la somme à verser. Le propriétaire du chemin de fer recouvrerait le montant de l'obligation légale. Le projet de loi a clairement pour objet de créer une obligation. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est autorisé à conclure le marché, le prix devant être fixé par la cour d'échiquier. Alors, la compagnie de chemin de fer n'aurait qu'à intenter une action en cour d'échiquier et recouvrerait de la couronne la somme que la cour d'échiquier fixerait comme était la valeur de la propriété.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: Le projet de loi prescrit que:

Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Chemins de fer et Canaux à acquérir aux termes des dispositions d'un Acte modifiant la loi sur les chemins de fer du Gouvernement et autorisant l'achat de certaines voies ferrées (chapitre 16 des statuts de 1915).

C'est la loi qu'on désigne sous le nom de loi des Embranchements. Le présent projet de loi, si je ne me trompe, tend à mettre l'achat ou l'acquisition de ce chemin de fer sous l'empire des dispositions de la loi de 1915, et si l'objection de l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) est fondée dans le cas actuel, elle est tout aussi valide dans le cas de la loi en question; car cette loi autorise l'achat de certains embranchements de chemin de fer, mais cette opération ne saurait être complétée

[M. l'Orateur suppliant (M. Rhodes).]

tant que le Parlement n'est pas, suivant la pratique constitutionnelle, intervenu pour voter les fonds. Dès lors, le présent bill est exactement du même effet que la loi sur les embranchements de chemin de fer, et pour cette raison, comme pour la raison indiquée précédemment, et sans prétendre avoir étudié la question à fond, je suis bien persuadé, en ce qui me regarde, que le ministre ne contrevient pas au règlement en déposant ce bill comme il l'a fait, à la suite d'un avis inscrit au feuilleton, plutôt que par voie de résolution, comme s'il s'agissait d'une loi de finance, ou d'un bill relatif au commerce.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai déposé ce projet de loi que pour me conformer au désir de la Chambre, qui est dans l'expectative d'une telle mesure, et même j'ai cru comprendre que ces honorables députés de la gauche tenaient à connaître ses dispositions. Je l'ai déposé dans le dessein de le faire imprimer sans retard, et, bien entendu, nous serons heureux de le discuter de nouveau quand nos adversaires le désireront. Nous ne sommes pas particulièrement pressés, seulement la session tire à sa fin, et j'aurais voulu mettre ces honorables députés de la gauche au courant de ses dispositions.

L'hon. M. PUGSLEY: Il importe que nous procédions régulièrement, car s'il s'agit d'une loi de finance, elle ne saurait être modifiée dans l'autre chambre; dans le cas contraire, la Chambre haute pourra la modifier à son loisir. Il importe donc, certes, de procéder régulièrement.

L'hon. M. ROGERS: Parfaitement. M. l'Orateur a rendu sa décision.

M. MACLEAN (Halifax): Vous feriez bien de ne pas vous exposer.

La séance est levée à onze heures et quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mardi, 9 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

LE DEPUTE DE BELLECHASSE.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Je voudrais savoir s'il est vrai que l'honorable député de Bellechasse (M. Lavallée) a résigné son siège. J'entends dire qu'il est

candidat à l'élection provinciale. Je demanderai à M. l'Orateur s'il a reçu sa démission.

M. l'ORATEUR: On m'a dit que l'honorable député de Bellechasse devait être candidat dans le comté de Berthier, mais je n'ai pas encore reçu sa démission.

L'ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS DANS L'ONTARIO.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska): Je propose par amendement, avec l'appui par M. E. B. Devlin, une résolution ainsi conçue:

"Considérant que depuis longtemps la Grande-Bretagne a eu constamment pour politique, lorsqu'un pays passait, par traité ou autrement, sous la souveraineté de la Couronne, de respecter la religion, les usages et la langue de ses habitants devenus par là sujets britanniques;

"Que les sujets de Sa Majesté d'origine française dans la province d'Ontario se plaignent de ce que, par suite d'une loi récente, ils ont été, dans une large mesure, privés du privilège d'enseigner le français à leurs enfants, privilège dont eux-mêmes et leurs pères ont toujours joui depuis que le Canada est passé sous la souveraineté de la Couronne britannique.

"La Chambre à cette époque de sacrifices et d'anxiétés universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, et, tout en reconnaissant pleinement le principe de l'autonomie provinciale et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une instruction anglaise complète, invite respectueusement l'assemblée législative à faire en sorte qu'il ne soit pas porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir l'enseignement dans leur langue maternelle".

M. W. E. KNOWLES (Moosejaw): Je soulève une question de règlement. Je le fais sans avoir pris avis de qui que ce soit. C'est à vous, monsieur l'Orateur, à décider si mon objection est bien fondée, comme je le crois. Ma prétention est que la question soulevée par la résolution que soumet l'honorable député de Kamouraska n'est pas du ressort de cette Chambre. Le Parlement canadien n'est pas plus autorisé à discuter cette question que de s'occuper de savoir si la législature de l'Ile du Prince-Edouard a le droit de réglementer la circulation des automobiles sur les routes publiques. Nous pourrions tout aussi bien discuter si les Etats-Unis devraient faire plus de préparatifs en vue d'une guerre possible; si l'Australie devrait décréter la nationalisation de ses chemins de fer ou toute autre question de cette nature.

Il y a un moyen régulier d'exercer les pouvoirs conférés à ce Parlement par la constitution. Le Gouvernement peut refuser de sanctionner une loi provinciale ou l'on peut proposer une motion blâmant le Gouvernement de n'avoir pas refusé, dans les délais légaux, de sanctionner la loi scolaire de la législature d'Ontario. Je maintiens que cette question n'est pas plus du ressort de cette Chambre que toutes celles que je viens de mentionner. Il est vrai que le Parlement est l'autorité suprême dans ce pays, mais cette autorité ne peut s'exercer que dans les limites de notre juridiction. Au delà de ces limites, nous n'avons aucun pouvoir sur les législatures, les conseils municipaux ou les autres institutions de ce pays. Je maintiens respectueusement, monsieur l'Orateur, que cette Chambre n'a pas le droit de dire ce qui sera fait dans la législature d'Ontario et que, partant, la discussion de la présente résolution ne doit pas être permise.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Quoique l'on puisse dire sur la question de règlement que vous aurez à décider, monsieur l'Orateur, après avoir pris le temps nécessaire pour l'étudier à fonds, je ferai observer à l'auteur de la résolution qu'il invite la Chambre à engager un débat sur une question qui n'est pas de notre ressort et qu'avant de prendre cette attitude il doit se demander consciencieusement s'il est bien avisé en agissant ainsi.

Il n'y a pas à nier qu'un certain malaise existe dans différentes parties du pays—non pas dans une seule province—au sujet de questions qui sont exclusivement du ressort des législatures provinciales et je demande instamment à l'auteur de la résolution de ne pas insister pour qu'elle soit mise en dicussion.

Je n'ai peut-être pas bien saisi le texte exact de cette résolution. Hier soir, le très honorable chef de l'opposition m'a communiqué un projet de résolution, mais après avoir entendu la lecture de celle que l'honorable député de Kamouraska vient de déposer, je constate certaines différences entre les deux textes. A tout événement, si mon honorable ami tient absolument à provoquer un débat qui, à mon sens, ne peut amener aucun bon résultat mais faire beaucoup de mal, il me semble que la Chambre devrait être mise en possession des termes exacts de la résolution, avant d'être invitée à la discuter. Pour donner à l'Orateur le temps d'étudier la question de règlement qu'il aura à décider et pour permettre à l'auteur de la résolution de bien peser la gravité de sa démarche, je crois qu'il est préférable de réserver la question jusqu'à demain.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je maintiens en toute humilité, mais avec une profonde conviction, que l'objection soulevée par l'honorable député de Moosejaw est mal fondée. Il existe, dans cette Chambre même, de nombreux précédents à l'encontre. Par la présente résolution, on demande à discuter, sans acrimonie aucune, une loi de la province d'Ontario et, à ce propos, je rappellerai qu'à ma connaissance personnelle des résolutions en faveur du Home Rule ont été proposées et adoptées, non seulement une fois et deux fois, mais trois fois et peut-être quatre, du temps de sir John Macdonald, sous le régime conservateur et sous le régime libéral. Je rappellerai aussi qu'en plus d'une circonstance, le Parlement britannique a été invité, par M. Gladstone, entre autres, à s'occuper des mauvais traitements infligés aux chrétiens de l'Orient.

Si j'avais pu prévoir cette objection concernant la juridiction de la Chambre, je me serais procuré de nombreux précédents à l'appui de ma prétention.

Quant à la sagesse ou à l'imprudence de cette motion, m'est-il permis de dire à mon honorable ami, le premier ministre, que, pour ma part, je suis d'un tout autre avis que celui qu'il a exprimé. Chacun sait qu'à l'heure qu'il est il existe au sein de cette province une agitation très répandue quant aux droits que possède la langue française en ce pays. Il n'est jamais sage de fuir la discussion d'une question.

Plusieurs VOIX: Très bien, très bien.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je ne recherche pas les applaudissements. Je m'adresse au bon sens et à l'esprit de justice de mes concitoyens de la province d'Ontario, et je déclare de nouveau que nous n'avons rien à gagner en évitant de discuter cette question. Discutons-la donc d'une manière virile, en sujets britanniques que nous sommes. J'élève la voix à titre de membre de la minorité; cependant, nul n'est plus fier que moi de ses droits de sujet britannique, et j'en prends à témoin les quarante années de ma carrière parlementaire.

Il n'y a rien à gagner à fuir la discussion de cette question. Discutons-la donc; écoutons le pour et le contre; nous sortirons ensuite de ce débat plus sages et meilleurs, connaissant mieux où nous en sommes, étant plus au fait des droits de la minorité; et je me fais fort de dire que lorsqu'elle aura été discutée comme elle devrait l'être, la minorité acceptera la situation qu'elle quelle soit.

[Sir Robert Borden.]

L'hon T. CHASE CASGRAIN (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, un mot seulement sur la question de règlement soulevée par le représentant de Moosejaw. Je ne pense pas que les précédents que le chef de l'opposition a cités, s'appliquent. Ils ont trait aux projets de résolutions en faveur de l'autonomie de l'Irlande, projets de résolution qui ont plusieurs fois été proposés en cette enceinte, ainsi qu'à un certain projet qui a été soumis à la Chambre des communes d'Angleterre relativement aux chrétiens d'Orient.

Je n'ai pas vu le texte du présent projet, mais si mes renseignements sont exacts, on nous demande, pour ainsi dire, de qualifier la conduite d'une législature canadienne. Notre loi constitutionnelle définit très clairement les pouvoirs attribués aux législatures et à l'Etat, et vu cette définition lumineuse, il me semble que l'ingérence de cette Chambre dans une question qui relève d'une législature est une ingérence qu'on ne saurait justifier en disant que, dans une autre circonstance, la députation s'est prononcée en faveur de l'autonomie de l'Irlande.

Permettez-moi de faire observer que les projets de résolution relatifs au Home Rule s'adressaient au gouvernement de Sa Majesté et n'avaient pas la même portée qu'un projet de résolution de la Chambre fédérale qui approuve ou censure une législature canadienne. Un mot au représentant de Kamouraska (M. E. Lapointe), l'auteur du projet de résolution. Cette question m'intéresse autant que lui. Je m'en occupe et m'en suis occupé dès le début autant que l'honorable député, et plus qu'il ne l'a fait depuis qu'il est membre de la Chambre. Je n'ai pas vu le texte de la motion. J'ai dû m'absenter hier soir. Ce matin, j'ai lu une rédaction, mais j'apprends qu'elle diffère de celle dont la Chambre est saisie. Mon honorable ami, j'imagine, a en l'idée le bien de la cause qu'il défend. S'il en est ainsi, et s'il désire que le sujet soit discuté avec intelligence et clarté, qu'il donne avis du projet de résolution qu'il a le dessein de soumettre, afin que nous puissions voir quelle sera l'attitude de la droite, ou de la députation; qu'il nous donne, au moins, le temps de préparer l'argumentation à apporter, selon lui, à l'appui ou à l'encontre du projet de résolution.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Si la Chambre veut avoir jusqu'à lemai

ou à un autre jour pour étudier le projet de résolution dont elle a été saisie, je conseillerai certainement à mon honorable ami (M. Lapointe) de consentir sur-le-champ à cette proposition.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce): Monsieur l'Orateur, j'étais absent au début de cette discussion, et je ne suis pas complètement au fait de ce qui s'est passé jusqu'à présent. Toutefois, si je comprends bien, un membre de la Chambre désire soumettre un projet de résolution, relatif au sujet en question, et quelqu'un a soulevé la question de règlement.

Cette question de règlement dont il s'agit en ce moment, je n'en dirai rien. Le très honorable préopinant (sir Wilfrid Laurier) a prié son collègue de Kamouraska (M. Lapointe) de vouloir bien, tenant compte des observations faites, permettre l'ajournement de la discussion sur sa motion. Je désirerais du fond de mon âme qu'il l'eût déterminé à ne jamais amener la question sur le tapis. Depuis déjà assez longtemps on sentait quelque chose de menaçant dans l'air; on disait tantôt de membres de la droite, tantôt de députés de la gauche qu'ils allaient exiger la mise en discussion de cette question.

M. KNOWLES: Monsieur l'Orateur, je réclame encore une fois l'application du règlement. Je regrette que la question de règlement que j'ai déjà soulevée ait provoqué cette discussion. Je considère que ce serait faire injure à l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) que de la poursuivre. Si j'ai repris la parole, c'est pour faire observer que l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster) enfreint le règlement en ce que, au lieu de discuter la question de règlement, il fait porter ses observations sur l'objet même du projet de résolution.

Je vous prie donc, monsieur l'Orateur, de décider s'il est permis de discuter au fond le projet de résolution. J'ai cru devoir soulever cette question de règlement, mais je n'entends pas que l'on en tire partie au détriment de mon honorable ami de Kamouraska.

M. l'ORATEUR: Cette seconde question de règlement que soulève l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) est assurément bien fondée.

M. KNOWLES: Pour ce qui est de la première, j'aimerais à donner une courte réplique avant que vous rendiez votre décision.

M. l'ORATEUR: Puisque l'on s'oppose à ce qu'il discute le sujet, l'honorable ministre du Commerce devra mettre fin à ses observations. La question de règlement en premier lieu soulevée est assurément de la plus grande importance et je dois avouer qu'elle me prend absolument au dépourvu, n'était revenu de Québec qu'aujourd'hui même; c'est pourquoi je préférerais ne pas rendre de décision avant demain.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Est-ce à dire que je devrai attendre jusqu'à demain pour faire mes observations?

M. l'ORATEUR: La question dont la Chambre est saisie est incontestablement d'une extrême importance. Si l'on consent à prêter l'oreille au ministre du Commerce, je lui accorderai volontiers la parole; mais si quelqu'un était d'avis contraire, le ministre serait obligé, ainsi que je l'ai déjà dit, de discontinuer ses observations.

M. KNOWLES: J'aimerais à donner à mon très honorable chef un mot de réplique sur la question de règlement. Je n'ai jamais cessé de penser, depuis que ce projet de résolution. . .

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois avoir la parole. Monsieur l'Orateur ne m'a pas, que je sache, contesté le droit de poursuivre mes observations.

M. l'ORATEUR: Si je ne me trompe, le ministre du Commerce désire aborder la question de règlement.

M. KNOWLES: Il a dit qu'il n'en ferait rien.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je puis aisément formuler un argument qui se rattache à la question de règlement. Je ne songeais aucunement à discuter à fond un projet de résolution dont je n'ai pas même vu le texte et au sujet duquel, par conséquent, je ne saurais ni exprimer d'opinion ni formuler le moindre argument.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre peut-il nous dire s'il convient que la Chambre soit saisie d'un tel projet de résolution?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'entends me prévaloir de mon privilège de membre de la Chambre.

Des VOIX: A l'ordre! à l'ordre!

M. l'ORATEUR: Si l'on permet au ministre du Commerce de poursuivre ses observations, d'autres membres de la Chambre réclameront l'exercice du même privilège, et la motion de l'honorable député de Kamouraska se trouverait sur-le-champ mise en discussion. La Chambre, à ce que je crois, désire que cette discussion soit

renvoyée à demain. Au premier coup d'œil, la question de règlement soulevée par le représentant de Moosejaw ne me paraît pas bien fondée; mais je préfère la mettre à l'étude et réserver ma décision jusqu'à demain.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: M'inclinant devant votre décision, monsieur l'Orateur, je ne poursuivrai pas mes observations. Je me plais à espérer que la Chambre et le pays sauront se bien rendre compte de l'objet que j'avais en vue et du motif qui m'inspirait en prenant la parole.

M. KNOWLES: J'aimerais à donner à mon très honorable chef un mot de réplique sur la question de règlement.

M. l'ORATEUR: Je ne crois pas que l'honorable député ait le droit de répliquer. La question de règlement sera, me dit-on, posée de nouveau demain.

M. KNOWLES: Nul ne s'oppose à ce que j'ajoute un mot.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. KNOWLES: On a laissé parler le ministre du Commerce jusqu'à ce qu'un député l'eut interrompu.

M. l'ORATEUR: L'honorable député ferait mieux, je pense, d'attendre à demain après que j'aurai rendu ma décision sur la régularité du débat.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Travaux publics.—Ports et rivières.—Nouveau-Brunswick.—Kouchibouguac, $10,500.

M. LOGGIE: De quels travaux s'agit-il ici?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): L'ingénieur du district, M. Stead, a demandé $10,500 pour des réparations et des améliorations au port de Kouchibouguac, lequel a subi de grands dommages à la suite d'une tempête, le 20 novembre 1914. Il s'agit de construire une nouvelle digue, de réparer et prolonger l'ancienne digue, et de reconstruire un mur de soutènement en pilotis.

Voici les détails: Une digue pour barrer une nouvelle trouée dans la grève, 800 pieds, de long, à $9 du pied, $7,200; réparation et reconstruction du mur de soutènement en pilotis, 1,000 pieds, à $1.50, $1,500; prolongement de l'ancienne digue, 200 pieds, à $4, $800; répartion de la digue, 125 pieds; éventualités, $1,000.

[M. l'Orateur.]

M. LOGGIE: J'approuve de tout cœur les travaux que le ministre se propose de faire à Kouchibouguac. La tempête a causé des dégâts considérables, et j'espère que le ministre va insister pour que les travaux se fassent très soigneusement, de façon à ce que le brise-lames résiste à la prochaine grosse tempête.

M. VERVILLE: Avec la permission du ministre, je profiterai de l'occasion pour lui rappeler que vendredi dernier, je crois, je lui ai demandé de déposer une copie du tarif des salaires courants prévus dans le marché relatif aux travaux de reconstruction du palais législatif. Le ministre répondit que la commission devait avoir une réunion le lendemain. Evidemment, je n'en ai pas conclu que la commission qui se réunissait le lendemain eût rien à dire à l'insertion de la clause relative aux salaires courants; j'ai supposé que la clause ressortissait au ministère du Travail et, à mon sens, au ministre des Travaux publics.

Il me semble qu'il faudrait pour plusieurs bonnes raisons en donner connaissance aux députés. On m'a dit que depuis l'hiver dernier l'on avait baissé les salaires de certains ouvriers qui travaillent à cette entreprise, et cependant tous les jours on nous assure dans cette assemblée que la vie devient de plus en plus coûteuse. Je ne sais pas de quelle manière se feront les travaux, par adjudication, sur la base d'un tant pour cent de bénéfices, ou d'autre manière; mais au fond la question reste la même; l'Etat doit payer au moins les mêmes salaires qu'un entrepreneur particulier d'Ottawa aurait à payer. Il me semble qu'il y aurait pour les ouvriers canadiens un plus grand avantage de connaître aussitôt que possible les salaires qu'on offrira pour ces travaux de reconstruction.

Je viens de dire que l'on a réduit les salaires. Je tiens ces renseignements des hommes mêmes qui travaillent là. L'hiver dernier les menuisiers recevaient 40 cents l'heure, mais maintenant ils ne reçoivent que 35 cents. Je crois que c'est 35 cents l'heure que stipulait la clause des salaires courant dans le marché pour la construction de l'édifice des douanes. Mais ce dernier contrat date de six ans passés, et la situation économique a beaucoup changé depuis, le ministre des Travaux publics le sait comme moi. Il n'est donc pas juste de prescrire aujourd'hui les mêmes salaires qui furent payés pour l'édifice des douanes.

D'ailleurs le contrat relatif à l'édifice des douanes stipulait une journée de huit heures. Comme on veut reconstruire le palais législatif rapidement, on trouvera peut-être pratique d'employer trois équipes par jour. Alors, il vaudrait mieux et pour l'entrepreneur et pour l'Etat d'insérer dans le marché la journée de huit heures. Si l'on stipule une journée de neuf heures, on ne peut employer que deux équipes et on s'expose à être obligé souvent de faire travailler après les heures, tandis qu'avec trois équipes, on n'a pas à payer pour du travail supplémentaire après les heures.

On comprend que les salaires doivent être proportionnés à la cherté de la vie. Le ministre du Travail a vu dans le rapport de son ministère qu'une famille ne peut vivre décemment à beaucoup moins de $900 par année. Les item détaillés dans le rapport se chiffrent à un total de $800, mais il y a plusieurs item d'omis que chaque famille est obligée de payer. Si j'attaque cette question maintenant, c'est que je suppose qu'on n'a pas encore pris toutes les dispositions pour l'exécution de ces travaux, et il est bon de voir à protéger les intérêts de ceux qu'on engagera pour cette construction.

J'ai spécialement mentionné les menuisiers, mais je pourrais parler des autres métiers. J'espère que le ministre du Travail va se consulter avec les représentants des différents métiers à Ottawa et demander à ce sujet un rapport des commissaires des salaires courants.

Il constatera, je crois, que, dans certains cas, les salaires sont de beaucoup moins élevés qu'ils devraient être. Il importerait à l'entreprise elle-même que le ministre des Travaux publics suivît l'exemple de ses prédécesseurs lorsqu'il s'agirait de construire des édifices devant loger les bureaux de la douane, et qu'il stipulât la journée de huit heures de travail. L'ouvrage se fera plus rapidement, ce qui sera avantageux et pour le Parlement et pour le pays en général.

L'hon. M. ROGERS: Je ne trouve pas trop à redire à ce que mon honorable ami a avancé au sujet de la stipulation relative aux salaires courants. Il me fera plaisir d'étudier—ce que je me propose de faire—cette question avec le ministre du Travail, avant de commencer les travaux, et de lui demander d'arrêter une échelle de prix pour la main-d'œuvre que l'on emploiera à la reconstruction de cet édifice. L'entente relative à la journée de huit heures est une question sur laquelle je n'aimerais pas à me prononcer définitivement avant d'avoir eu l'occasion de l'étudier avec les fonctionnaires du département et de me renseigner sur ce qu'a été la coutume, dans le passé, quant à cette localité particulière. Nous devons tenir compte de la situation présente; en agissant ainsi, nous étudierons cette question sous le meilleur jour possible et avec toutes les dispositions favorables qu'elle peut réclamer.

Travaux publics.—Ports et rivières.—Province de Québec, Anse-à-Beaufils.—Pour réparer le brise-lames, $1,400.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne m'attendais pas à parler à l'occasion d'aucun de ces crédits, mais, au sujet de ce crédit destiné au brise-lames de l'Anse-à-Beaufils, j'ai quelque chose à dire à mon honorable ami le ministre des Travaux publics. Je regrette que mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries ne soit pas à son siège, car ce que j'ai à dire se rapporte plutôt à son département, mais vu que le ministre des Travaux publics est le "maître de l'administration", il peut donner ses ordres au ministre de la Marine et des Pêcheries. L'Anse-à-Beaufils est une petite anse du littoral de la baie des Chaleurs, dans le comté de Gaspé. J'ai moi-même fait commencer ces travaux et je connais parfaitement la question. Il s'agit d'un excellent petit havre pour les pêcheurs. Les pêcheurs de ce littoral vont joliment au large dans le golfe Saint-Laurent, pour y faire la pêche, et comme le sait mon honorable ami, il y a dans cette région, plus de naufrages que toute autre partie, peut-être, du golfe Saint-Laurent. On trouve à cet endroit un banc qu'on appelle le havre des Orphelins, à cause des nombreux naufrages qui se sont produits. Ce petit havre a été construit dans le but d'en faire un endroit de refuge pour les bateaux de pêche surpris par la tempête. A différentes reprises j'ai visité ce havre et les pêcheurs ont exprimé leur vive reconnaissance d'avoir ce lieu de protection.

Mais voyez ce qui est arrivé au cours des trois ou quatre dernières années. Il y a quelques jours, j'ai reçu une lettre et j'ai rencontré moi-même les pêcheurs lors de mon passage à cet endroit le jour d'Actions de grâces dernier. Le port est si bien aménagé et outillé que les pêcheurs de toutes les localités environnantes depuis l'île Bonaventure, le comté de Bonaventure et même les régions environnantes du Nouveau-Brunswick, lorsqu'une tempête s'élève dans le golfe, mettent le cap sur l'Anse-à-Beaufils, avec le résultat que les pê-

cheurs de l'Anse-à-Beaufils se trouvent eux-mêmes privés de leur part au bénéfice des pêcheurs du dehors. Il va sans dire qu'un vrai pêcheur doit toujours se montrer libéral et généreux envers les pêcheurs voisins. Le département a donc deux alternatives à prendre en ce cas, agrandir le hâvre ou donner instruction au maître du port d'en limiter l'usage aux habitants de la localité. Je suggérerais au ministre qu'il vaut mieux agrandir le port que de limiter le nombre des pêcheurs qui peuvent y trouver refuge.

Je serai très heureux que mon honorable ami prenne note de mes observations et qu'il donne instruction à un ingénieur de visiter cet endroit au cours de la prochaine saison afin d'étudier ce que l'on peut faire en vue de surmonter les difficultés dont je viens de parler. Je puis lui assurer qu'il s'agit d'un grief dont les pêcheurs de l'endroit se plaignent, parce que, bien que ce port se trouve chez eux, ils en sont délogés par leurs voisins—tous bons voisins qu'ils soient—de Gloucester et de Bonaventure.

M. TURGEON: Me permettra-t-on de dire que j'appuie les idées exprimées par l'honorable député de Rouville? On devra agrandir ces ports naturels ou bien augmenter la protection qu'ils offrent, si l'on veut qu'ils servent aux fins pour lesquelles on les a établis. Nos pêcheurs sont nombreux, dans Gloucester. Nous avons deux cents barques à voiles qui se rendent sur les bancs, et lorsque le vent souffle dans une direction, ces embarcations doivent chercher un refuge partout où les éléments les portent. Je me rappelle qu'il y a quelques années, des députés de l'île du Prince-Edouard ont fait entendre des plaintes au sujet du port de Tignish qui s'était quelquefois trouvé rempli par les barques de pêche de Gloucester. Le ministre des Travaux publics de ce temps-là a fait agrandir le brise-lames qu'on trouve à cet endroit et les pêcheurs de Gaspé peuvent obtenir toute la protection dont ils ont besoin, dans ce havre, sans causer le moindre préjudice aux pêcheurs de la localité.

J'espère que le ministre étudiera cette question pendant l'été et verra ce qui peut être fait.

L'hon. M. ROGERS: J'ai écouté avec intérêt ce que l'honorable député de Gloucester et l'honorable député de Rouville ont dit au sujet de ce havre important. Je crois que c'est un havre important comme port de refuge, et je constate qu'il y a là une population de 4,000 âmes environ. On y a dépensé déjà beaucoup d'argent, près de $30,000. Le crédit demandé aujourd'hui n'est que de $1,450 pour des réparations au brise-lames. On y a dépensé $3,000, l'année dernière, et nous l'avons ainsi suffisamment réparé, mais nous n'avons pas songé à élargir le port, comme le propose mon honorable ami de Gloucester. Je me ferai un plaisir de faire examiner par mon ingénieur cette affaire, en vue de voir quelle nécessité il y a.

Anse Saint-Jean.—Achèvement de l'addition au quai, $3,500.

L'hon. M. MARCIL: Cette somme suffira-t-elle pour terminer les travaux?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Grands-Méchins.—Agrandissement du quai, $7,200.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce une entreprise nouvelle?

L'hon. M. ROGERS: C'est en réalité une nouvelle entreprise. Nous voulons élargir le quai. Nous ne savons pas encore si nous commencerons les travaux cette année.

L'hon. M. MARCIL: Ce quai est situé dans le comté de Rimouski, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

Pointe-à-Pizeau.—Réparations au quai, $11,100.

L'hon. M. MARCIL: Où est situé ce quai?

L'hon. M. ROGERS: A environ deux milles de la ville de Québec.

L'hon. M. MARCIL: Ces travaux seront-ils exécutés cette année?

L'hon. M. ROGERS: Oui, c'est notre intention.

Port Lewis.—Réparations au quai, $1,600.

M. ROBB: L'honorable ministre voudra-t-il expliquer la nature de ces travaux?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme est demandée par l'ingénieur du district pour enlever le revêtement du quai qui est très pourri jusqu'à une hauteur de 6 pieds, et de le remplacer par un mur en béton de 18 pieds d'épaisseur à la base et de 9 pieds au sommet. Il est nécessaire aussi de poser du béton aux abords du quai. Le coût est évalué à $1,600.

M. ROBB: J'espère que le ministre, maintenant que ce crédit figure au budget, ne le traitera pas comme il a traité celui concernant les travaux à la rivière à la Guerre. Au mois de novembre dernier,

lorsqu'il a été fortement question d'élections générales, le journal "La Presse" a publié une note sur les travaux à la rivière la Guerre. On a adressé cette note aux électeurs de Huntingdon.

Heureuse initiative.

Les électeurs de Huntingdon ont été fort heureux d'apprendre que le Gouvernement, grâce à l'initiative du ministre des Travaux publics, l'honorable M. Rogers, avait pratiquebent décidé de mettre les anciennes promesses à exécution et de se servir des sommes d'argent qui ont été mises à sa disposition pour ces travaux et qui dorment actuellement dans les coffres.

Cet argent a dormi dans les coffres depuis que le gouvernement actuel est arrivé au pouvoir en 1911. Il y a deux ans, je crois, le ministre des Travaux publics répondant à l'honorable député de Bonaventure, a déclaré qu'il n'avait pas l'intention de faire ces travaux cette année. J'ai conclus alors que "La Presse" était mal informée au mois de novembre dernier.

L'hon. M. ROGERS: Ces travaux sont aujourd'hui en voie d'exécution.

Quyon.—Pour règlement complet et final de la réclamation de T. et J. Moran concernant leur entreprise de la construction du quai, $843.63.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle est cette affaire?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme servira à payer la réclamation de T. et J. Moran, relative à l'entreprise du quai à Quyon. La réclamation est formulée comme suit:—Augmentation dans la quantité du bois employé $478.38; dépenses supplémentaires pour faire un débarcadère temporaire pour le steamer "G. B. Green" pendant que le quai était en construction $365.25; total $843.62.

Aqueduc au quai de Rimouski, $6,000.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre expliquera-t-il ce crédit?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit est nécessaire pour prolonger la conduite d'eau jusqu'à l'extrémité du quai de Rimouski, afin de fournir de l'eau potable aux vaisseaux de l'Etat et autres. La ville de Rimouski s'engage pour cette somme, à installer un bon aqueduc.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que l'ingénieur ordinaire du comté de Bonaventure a fait un rapport en faveur de réparations à faire à certains des quais de là-bas; je parle surtout de Bonaventure, Gascon, Saint-Godfroy, Caplan et Paspébiac? A-t-on prévu l'achèvement des travaux de défense de la côte à Carleton et à Maria? Va-t-on travailler au quai de Robin, Jones & Whitman à Paspébiac? Le comté de Bonaventure ne figure ni dans le budget principal ni dans le budget supplémentaire. Je désire savoir si l'ingénieur a omis de faire un rapport, ou si l'administration a décidé de ne faire aucune dépense. Si je demande cela, c'est parce que beaucoup de ces réparations sont nécessaires.

L'hon. M. ROGERS: Toutes les réparations que les ingénieurs nous ont demandées paraissent au budget en termes généraux. Quoi qu'il en soit, le sous-ministre fera des recherches et, si nous avons au ministère quelque proposition de l'ingénieur, nous nous ferons un plaisir d'en commuiquer le texte à mon honorable ami. Le quai de Paspébiac n'a pas encore été cédé à l'administration.

L'hon. M. MARCIL: L'explication du ministre a été, l'année dernière, que l'on se proposait de dépenser trois ou quatre mille dollars sur ce quai lequel resterait entre les mains de ses propriétaires actuels, mais dont le public pourrait se servir. Est-ce que l'on n'y fera aucun travail tant qu'il n'aura pas été cédé à l'administration?

L'hon. M. ROGERS: C'est ce qu'on me dit.

L'hon. M. MARCIL: Les chemins de Carleton et de Maria ont été emportés par les grandes mers. Est-ce que les travaux de protection de la côte vont être continués cette année?

L'hon. M. ROGERS: Les opinions varient sur la question de savoir si les travaux que l'on a faits par le passé à Carleton et à Maria doivent être exécutés par nous ou par les autorités municipales. Il va de soi que, dans le moment, chaque fois que nous pouvons trouver une excuse pour retarder la dépense, nous en profitons, et c'est peut-être l'explication de cette affaire.

Ontario.—Ports et rivières.—Bruce-Mines.—Réparation et reconstruction du quai, $12,750.

L'hon. M. ROGERS: Cette somme a été demandée par l'ingénieur divisionnaire pour la réparation et reconstruction de ce quai. Dans un rapport du 4 octobre 1915, il nous informe de la nécessité de cette dépense. Les travaux à faire consistent à couper les pieux jusqu'à ras de l'eau et à refaire complètement le dessus.

Cobourg.—Réparations à la jetée de l'est, $15,000.

L'hon. M. ROGERS: Ceci nous est demandé par l'ingénieur de la division pour des réparations et améliorations générales à la jetée de l'est; 200 pieds de béton. Le travail fait pendant le cours du présent exercice a consisté dans l'achèvement et la reconstruction de la jetée centrale par marché fait avec Randolph MacDonald. Cette jetée a une longueur de 631 pieds. C'est en béton que l'on a refait 320 pieds de la jetée de l'est.

L'hon. M. GRAHAM: Le bas transbordeur de trains traverse le lac à cet endroit, n'est-ce pas?

L'hon. M. ROGERS: En effet.

M. NESBITT: Y a-t-il quelque chose de défectueux dans la construction pour qu'il faille faire des réparations?

L'hon. M. ROGERS: C'est un vieux quai que l'on répare.

M. NESBITT: Vous le refaites en ciment?

L'hon. M. ROGERS: Oui, en ciment.

Grand-Bend.—Réparations à la jetée, $15,000.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce qu'il se fait de l'ouvrage au bassin de Kingston? Est-ce que l'on y répare les vaisseaux?

L'hon. M. ROGERS: Oui, il se fait quelque chose. La Kingston Shipbuilding Company fait là beaucoup d'ouvrage.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle dimension de bateau ce bassin peut-il accommoder?

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas ce renseignement.

L'hon. M. REID: Des bateaux de dimension plus considérable que ceux du canal Welland. Je sais qu'il y est entré un vaisseau de dimensions plus considérable que ce canal puisse recevoir, et il m'a paru qu'il y avait à chaque bout de l'espace en quantité.

L'hon. M. GRAHAM: On y peut recevoir n'importe quel navire de ceux qui passent par notre canal?

L'hon. M. ROGERS: Parfaitement.

Parry-Sound.—Pour règlement entier et final de la réclamation de MM. Robinson, Walton et White relative à leur entreprise du quai, $1,500.

L'hon. M. GRAHAM: Quelle est la difficulté qu'il y a eu là?

L'hon. M. ROGERS: On réclamait: pour 2,500 verges cubes de dragage à 30 cents la verge, $750; pour dragage de 1,000 verges cubes de pierres de blocage, à 75 cents la verge, $750; total, $1,500.

[L'hon. M. Rogers.]

Par suite d'une erreur de 26 pieds qui s'était glissée dans la mise en plan de l'ouvrage, force fut aux entrepreneurs d'enlever par dragage partie du blocage qu'ils avaient placé dans l'abord. Dans une lettre du 5 mai 1915, l'ingénieur en chef Lafleur dit que, eu égard à cette erreur, il n'y avait pas lieu, à son avis, de leur imposer de pénalité et qu'il faut leur payer leur réclamation de $1,500.

Port-Burwell.—Réfections des jetées, $32,000.

M. NESBITT: Je croyais que ces travaux étaient terminés?

L'hon. M. ROGERS: Il s'agit de réfections.

M. NESBITT: Qu'est-il donc arrivé au quai? S'est-il produit quelque affouillement?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme de $32,000 est ce que demande l'ingénieur résident Merrick pour les réfections suivantes aux jetées de Port-Burwell; reconstruction de partie de la jetée de l'est en béton aggloméré à la hauteur de 7 pieds, 24 pieds de largeur et 560 pieds de longueur; 3,482 yards cubes de béton, à $7, soit $24,374. Parachèvement du renouvellement des parements de bois défectueux, du côté de l'est, entretoises et plancher, 300 pieds, à $4, soit $1,200; achèvement des pilotis du côté ouest du bassin de virage, 10 x 10 x 35 pieds; cours de palplanches, avec double clayonnage au sommet et clayonnage extérieur à l'étiage, avec ancrage au vieux moulin, 315 pieds linéaires, à $20 le pied, $6,300, total, $31,874.

Port-Stanley.—Reconstruction de la jetée, $100,000.

L'hon. M. GRAHAM: Voilà un ouvrage qui a créé force ennuis au Gouvernement. Se rattachant à la construction primitive de l'ouvrage, une forte réclamation pour travaux de surcroît, demeura en suspens pendant plusieurs années. Peut-être n'a-t-elle pas encore été réglée. Si je ne me trompe, l'ouvrage avait été commencé et à peu près complété, lorsqu'il fut emporté par la tempête, ou fort avarié, et il fallut tout recommencer. L'entrepreneur, il y a quelques années, présenta une réclamation en dommages-intérêts.

L'hon. M. ROGERS: C'est Goodrich sans doute que vous voulez dire?

L'hon. M. GRAHAM: J'ai bien souvenance de l'affaire Goodrich, mais il s'agit ici de Port Stanley, je crois.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit n'intéresse nullement Port-Stanley. Il y avait

un vieux quai à Port-Stanley; or, il y a quelques années, il fut question d'agrandir le chenal et l'on construisit le brise-lames extérieur. L'ancien brise-lames tombe en ruines; il faut en construire un neuf, cette année, afin que l'ouvrage fait, depuis quelques années, ne tombe pas en ruines. Il est absolument nécessaire de protéger les ouvrages déjà construits, et de faire au port les travaux de protection voulus pour en permettre l'accès aux vaisseaux. L'ancien brise-lames et le vieux quai sont entièrement délabrés, d'un côté et ce crédit est destiné à remédier à cet état de choses et à protéger les travaux neufs.

L'hon. M. GRAHAM: Quels sont les chemins de fer qui desservent Port-Stanley?

L'hon. M. ROGERS: Il y a le chemin de fer municipal de London et le Michigan Central. Il s'y fait beaucoup de trafic et Port-Stanley est le port le plus important de l'ouest d'Ontario.

Travaux publics.—Ports et rivières—Colombie-Anglaise.—Améliorations du fleuve Fraser.—Nouveau crédit, $200,000.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit est affecté aux importants travaux d'amélioration commencés, il y a quelques années.

L'hon. M. GRAHAM: Ce qu'il y a de singulier dans ces articles du budget, c'est que les ingénieurs, en faisant leurs évaluations pour le prochain exercice, semblent avoir commis une erreur d'environ $200,000.

L'hon. M. ROGERS: Nullement.

L'hon. M. GRAHAM: Quand on prépare le budget principal, on suppose que les ingénieurs y portent tous les crédits voulus pour l'exercice. Evidemment ici, on a omis une somme de $200,000. Sans vouloir censurer personne, il me semble que les fonctionnaires ministériels se hâtent trop de dresser les évaluations du budget principal, quitte à réparer leurs omissions dans le budget supplémentaire, et il en résulte que les députés ne sauraient se faire une idée précise des dépenses à effectuer. Tel a toujours été mon avis, lorsque je dirigeais mon ministère et quand je ne faisais pas partie du cabinet. C'était à peu près la situation qui régnait dans le ministère des Chemins de fer. Quand on leur pousse l'épée dans les reins, les ingénieurs peuvent nous donner une idée approximative des besoins de l'année, et cela assez tôt pour qu'on puisse inscrire ces sommes au budget principal. Cela épargne une foule d'ennuis. Le ministère des Travaux publics semble s'écarter de cette pratique. Il figure d'assez forts crédits au budget supplémentaire, cette année. Si on pouvait faire comprendre aux ingénieurs que, pendant une année ou deux, il n'y aurait pas de budget supplémentaire, ils prépareraient leurs évaluations à temps pour le budget principal.

L'hon. M. ROGERS: C'est là le système en vogue depuis nombre d'années, au ministère des Travaux publics. La pratique a été un peu différente de ce qu'elle est dans le département des Chemins de fer. Quant à ce travail particulier, c'est la troisième construction d'une grande œuvre d'ensemble qui a été entreprise il y a quelques années et que l'on achève. Il s'agit de construire une jetée dans le Fraser.

M. NESBITT: Ne serait-ce pas d'autant plus raisonnable d'avoir inscrit les crédits dans le budget principal. On aurait dû savoir ce qui était nécessaire il y a six mois.

L'hon. M. ROGERS: Cela n'a pas été l'usage adopté par le département des Travaux publics, depuis un grand nombre d'années.

L'hon. M. GRAHAM: Ne serait-ce pas une bonne idée d'établir les choses de cette façon?

L'hon. M. ROGERS: Je l'ai pensé quand je suis arrivé, mais j'ai reconnu que ce n'était pas pratique.

L'hon. M. GRAHAM: Je pourrais comprendre que cela est nécessaire pour certains travaux nouveaux, mais cette entreprise sur le Fraser se poursuit depuis quelques années. Les ingénieurs savaient, il y a six mois, ce qu'ils avaient l'intention de dépenser, mais sachant que le crédit serait inscrit au budget supplémentaire, ils ne l'ont pas remis pour le budget principal. Voici la difficulté. On demande aux députés de voter le budget principal avant qu'ils puissent voir le budget supplémentaire. Ils votent des crédits pour certains travaux indiqués au budget principal, mais quand le budget supplémentaire est présenté, ils reconnaissent que se sont des crédits du budget principal en ce qui regarde ces travaux. Je ne m'objecte pas à ce que l'argent soit voté pour l'entreprise; j'estime qu'elle est très nécessaire, mais il serait préférable d'adopter une méthode qui ferait du budget principal le véritable budget principal et le budget supplémentaire le véritable budget supplémentaire.

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit spécial, avec la recommandation des ingénieurs, était au département à temps pour la préparation du budget principal, mais j'ai cru

que probablement cette année, nous pourrions nous en tirer sans dépenser l'argent. Les ingénieurs m'ont toutefois convaincu que c'était absolument nécessaire d'exécuter cette entreprise pour préserver les travaux déjà faits. On a déjà dépensé à cet endroit une centaine de milliers de dollars et ce montant est nécessaire pour achever l'entreprise.

L'hon. M. GRAHAM: Chaque année, je crains que cette situation ne se reproduise.

Dragage.—Ontario et Québec.—Crédit supplémentaire nécessaire, $50,000.

L'hon. M. MARCIL: Je voudrais présenter au ministre, une doléance qui existe depuis longtemps. Nous n'avons aucun détail au sujet de l'évaluation des sommes que l'on doit dépenser dans Ontario ou dans Québec. Le ministre a la charge absolue de distribuer les crédits comme il le juge à propos. Nous ne savons pas où ce travail va se faire. Où a-t-on décidé de dépenser cet argent dans le courant de l'année?

L'hon. M. ROGERS: Si l'honorable député veut suivre attentivement la discussion des crédits, il verra que nous avons réduit les montants pour le dragage dans les différentes provinces.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Vous les avez réduits, réellement?

L'hon. M. ROGERS: Oui, très largement. Nous les avons tellement réduits que nous avons constaté que nous devions demander dans ce cas, une nouvelle somme de $50,000. Par exemple, pour notre propre outillage de dragage, que nous avons déjà au travail dans Québec et Ontario, la dépense a été évaluée à $417,000 et le montant total que nous demandons pour tous les travaux de dragage de l'année a été de $550,000, y compris ces $50,000; aussi nous avons une très petite marge pour faire aucun dragage en dehors de celui qui sera exécuté avec l'outillage placé sous la haute direction du département. Le travail fait par ces dragues est divisé aussi également que possible entre Ontario et Québec.

L'hon. M. MARCIL: Je ne tiens pas particulièrement à savoir où se feront les travaux, mais je voudrais savoir ce que l'on va faire. Quels travaux le Gouvernement a-t-il l'intention de faire durant la prochaine saison, dans Ontario et Québec?

L'hon. M. ROGERS: On en fera à différents endroits où ils sont nécessaires. Cette année, il est nécessaire d'en faire à Trois-Rivières. On en réclame dans cette localité et à d'autres endroits semblables où la navigation est rendue difficile par l'accumulation de limon. Le dragage est nécessaire afin de pourvoir à des facilités pour les bateaux qui montent et descendent le fleuve, à différents endroits. Il n'y a pas de place fixée.

L'hon. M. MARCIL: La grande objection c'est que rien n'est fixé. J'ai insisté spécialement là-dessus, parce qu'il y a quelques années, on a fait du dragage dans le lit de la rivière Bonaventure; les navigateurs ont été très contents des travaux commencés, mais le malheur est que le travail est resté inachevé.

Les gens me demandent si l'on doit encore faire des travaux de dragage à cet endroit, mais je ne suis nullement en mesure de répondre carrément. Si le ministre avait l'obligeance de communiquer à la Chambre le programme relatif aux travaux de dragage qui seront exécutés au cours de la saison, ce serait une bonne chose pour les membres de la Chambre.

L'hon. M. ROGERS: Je serai très heureux de fournir à la Chambre tous les détails possibles. Si mon honorable ami désire obtenir des détails concernant la localité qu'il vient de mentionner, je les lui communiquerai avec plaisir.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre est-il en mesure de me dire si l'on fera exécuter des travaux de dragage dans la rivière Bonaventure, cette année?

L'hon. M. ROGERS: On ne fera pas exécuter de dragage à cet endroit, car ils seraient trop considérables pour la drague que le département a sur les lieux. Si nous avions de plus forts crédits à notre disposition, nous pourrions peut-être faire exécuter quelques travaux à l'entreprise; mais les sommes que nous avons à dépenser de ce chef sont si faibles que je doute que nous soyons en état de faire quoi que ce soit, à moins que ces travaux soient absolument nécessaires. Si la navigation en souffrait, nous essaierions évidemment d'améliorer la situation.

M. ROBB: Le ministre est-il en état de me dire s'il a l'intention de faire exécuter des travaux de creusage dans la baie de Valleyfield? Les ingénieurs du département ont été occupés tout l'hiver à poser des jalons dans la baie. Il y a des quantités considérables de houille et de bois dans le voisinage de la baie, mais les navires ne peu-

vent y aborder à cause de l'abaissement du niveau de l'eau. Si j'ai bien compris, on devait exécuter ces travaux d'approfondissement cet été.

L'hon. M. ROGERS: Je ne puis donner une réponse définitive à mon honorable ami, vu que je n'ai pas le renseignement sous la main. Je sais que l'on a commencé à construire un quai à Vallyfield, mais je ne saurais dire où en sont les travaux en ce moment. Les ingénieurs des différentes compagnies électriques intéressées ont des employés qui font des études aux alentours de Valleyfield, de sorte qu'il est bien possible que les ingénieurs dont mon honorable a parlé, ne soient nullement au service du département des Travaux publics. Je ne sais même pas si nos ingénieurs sont rendus sur les lieux en ce moment.

M. TOBIN: Relativement à ce crédit, le ministre est-il en mesure de me dire si l'on construira cette année l'édifice public à D'Israéli pour lequel on a inscrit de nouveau une somme de $10,000, au budget ordinaire; est-ce que l'on a fait l'acquisition d'un emplacement?

L'hon. M. ROGERS: Ce crédit ne sera pas dépensé cette année.

Pont international entre Saint-Léonard (N.-B.) et Van-Buren (Maine).—Réparations, $2,000.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre a-t-il pris d'autres mesures au sujet de la construction d'un pont interprovincial sur la rivière Restigouche entre Campbellton et la province de Québec? Les conseils de comté de Bonaventure et de Restigouche, les municipalités voisines ainsi que plusieurs chambres de commerce ont fait des démarches auprès du département afin d'obtenir la construction de ce pont. Au début, le projet consistait à demander collectivement la construction d'une route publique et d'un pont pour les convois de chemin de fer, mais à l'arrivée au pouvoir du Gouvernement actuel, la population de Campbellton crut que le projet de la construction d'un pont pour les convois de chemin de fer serait peut-être prématuré; elle a donc décidé d'insister tout simplement pour que le Gouvernement construise un pont pour le passage des voitures, avec l'entente que les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick accorderaient des allocations pour mener l'entreprise à chef, mais que le département fédéral des Travaux publics ferait exécuter les travaux. J'ai le regret de constater que l'on n'a encore rien fait en ce sens, sauf des travaux d'études préliminaires, de sondage et ainsi de suite. Campbellton est en train de passer rapidement au rang de la ville la plus importante de la partie nord de la province du Nouveau-Brunswick. Comme le ministre le sait parfaitement, cette ville est le centre du réseau de l'Intercolonial dans cette région et il s'y fait un commerce de bois considérable. La population augmente d'année en année, et cette ville est peut-être la plus entreprenante de toute la région septentrionale de la province du Nouveau-Brunswick. Les communications entre Campbellton et la province de Québec sont des plus difficiles; le service se fait au moyen de bacs à fonds plats, qui ne peuvent traverser la rivière qu'à certaines heures, vu que la marée se fait sentir très peu dans la rivière Restigouche. La construction d'un pont s'impose.

Lorsque le Gouvernement a fait l'acquisition du pont international qui aboutit à Campbellton, la population espérait que l'Etat rachèterait également le chemin de fer de Gaspé et de la baie des Chaleurs, de sorte qu'il relierait les deux chemins de fer par un embranchement et un pont pour les voitures. Le Gouvernement a-t-il pris quelques mesures en ce sens ou a-t-il l'intention de mettre à exécution un projet de cette nature à l'avenir?

L'hon. M. ROGERS: Il y a une couple d'années ou un peu plus, l'importance de cette entreprise était admise par tout le monde. La nécessité de ces travaux s'impose, il n'y a pas de doute quant à cela; cette entreprise intéresse aussi très fortement la province de Québec et la province du Nouveau-Brunswick. A la suite des démarches qui ont été faites pour assurer l'exécution du projet, le département a fait faire des études qui ont coûté très cher, mais le coût approximatif de la construction de ce pont était si élevé, que nous n'avons pas cru devoir entreprendre les travaux, il y a deux ans passés, et nous sommes dans les mêmes dispositions à cet égard. La nécessité de ces travaux s'impose, toutefois, et on devrait les faire exécuter dès que la situation financière s'améliorera; cependant, dans les circonstances actuelles, il n'y a pas d'espoir que ni le département des Travaux publics ni les deux provinces intéressées se lancent dans cette entreprise coûteuse.

L'hon. M. MARCIL: Les dernières études sur place avaient-elles pour objet la construction d'un pont de voitures seulement ou d'un pont devant servir à la fois à la voirie publique et à un chemin de fer?

L'hon. M. ROGERS: D'un pont de voiture.

L'hon. M. MARCIL: Quel en est le coût estimatif?

L'hon. M. ROGERS: Je serai heureux d'envoyer une copie du rapport à mon honorable ami, s'il tient à en avoir une.

L'hon. M. MARCIL: Cette question m'intéresse beaucoup, elle est pour nous une question vitale.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre voudra bien me pardonner de lui signaler de nouveau ce que j'appellerai la question de ponts interprovinciaux à construire entre Vaudreuil, l'île Perrot et Sainte-Anne. Hier, en m'en venant à Ottawa, j'ai entendu faire la remarque que j'entends faire pour ainsi dire chaque fois que je passe sur les ponts qu'il y a là actuellement. Comme il est pitoyable, dit-on, que ces ponts ne comprennent pas de voie pour les voitures et les piétons! La solution de cette difficulté peut être difficile, car il s'agit jusqu'à un certain point d'une question provinciale; cependant, il me semble que le Gouvernement a maintenant l'occasion de faire exécuter ces travaux. Le Grand-Tronc, un des chemins de fer qui se sert de ces deux ponts, vient encore demander au Parlement de lui consentir un prêt; le Parlement ne s'est pas encore prononcé, mais quand il sera en possession des renseignements nécessaires, il sera probablement disposé à venir en aide à cette compagnie. Pourquoi, à l'occasion de ce prêt, le Gouvernement ne ferait-il pas une convention en vertu de laquelle l'Etat pourrait se servir des piles pour construire des arches et élargir les ponts de façon à y assurer la circulation des voitures et des piétons? Je pense que les piles sont capables de supporter de nouvelles arches, mais, en tout cas, les ingénieurs pourront facilement le vérifier. L'honorable ministre ne se rend pas compte aussi bien que moi qui suis toujours à voyager entre Montréal et Ottawa, de l'inconvénient de l'absence d'un pont dans ces parages, surtout aujourd'hui que l'autobilisme est à la mode. Il faut plus de temps pour passer d'un côté à l'autre de la rivière au moyen du bateau traversier, que pour se rendre de Montréal au Côteau. Le Gouvernement pourrait facilement régler la difficulté en exigeant du Grand-Tronc, comme une des conditions du prêt, l'usage de ses piles, sous réserve de l'approbation des ingénieurs. Grâce au tact qu'il possède, mon honorable ami pourraît obtenir à la population des deux provinces l'avantage en question, et il en aurait beaucoup de mérite. Je dis qu'il s'agit de rendre service aux deux provinces, car, bien que la rivière Ottawa passe entièrement dans la province de Québec à cet endroit, elle constitue un trait d'union entre les deux provinces. Je prie donc mon honorable ami d'étudier cette question et de se mettre en communication avec le Grand-Tronc le plus tôt possible.

L'hon. M. MARCIL: Une autre raison pour construire un pont de voitures à cet endroit, c'est que ce pont traverserait le canal à Sainte-Anne de Bellevue et que le ministère des Chemins de fer et des Canaux serait par conséquent intéressé, lui aussi, à sa construction. Il y a quelques années, le ministère des Travaux publics s'est servi d'un ancien pont de l'Intercolonial pour faire, à Matapédia, sur la rivière Restigouche, un pont servant aux voitures et aux piétons, c'est-à-dire qu'il a établi ce pont à côté du pont du chemin de fer, sur les piles qu'il y avait là, et a ainsi permis à la population de se rendre dans un pays qui, jusqu'alors, était pour ainsi dire inaccessible.

L'honorable ministre voudra bien se rappeler que la population de l'île de Montréal est d'environ 700,000 âmes, qu'elle augmente rapidement, qu'elle sera bientôt de 1,000,000 d'âmes et qu'elle ne peut sortir de l'île, de ce côté, sans traverser cette rivière. On pourrait faire, relativement au pont du Grand-Nord à l'île Bizard, un arrangement comme celui auquel l'honorable député de Rouville a fait allusion par rapport au Grand-Tronc. Je n'ai pas de doute que l'honorable député des DeuxMontagnes (M. Ethier) serait, lui aussi, du même avis.

M. MACLEAN (York-Sud): La même question s'est présentée à l'occasion du bill des Chemins de fer, il y a deux ans, et il serait temps d'adopter une loi à ce sujet. Le principe a une plus grande portée que dans le cas mentionné par les deux députés qui ont adressé la parole. Il faudrait reconnaître à la commission des Chemins de fer le pouvoir d'obliger un chemin de fer à permettre à une municipalité ou à une province de participer avec lui à la construction d'un nouveau pont; il faudrait même aller plus loin et décréter qu'une province ou une municipalité pourra s'adresser à la commission des chemins de fer et lui faire décider qu'un pont déjà construit et appartenant à un chemin de fer devra servir aux fins de voirie publique, s'il est asez solide.

Il y a, dans mon propre comté, un large ravin que le Pacifique-Canadien traverse. La compagnie du chemin de fer se propose de reconstruire le pont, et a signifié à la ville de Toronto qu'elle coopérerait volontiers avec la municipalité pour construire un pont pour chemin de fer et voitures. Le projet est à se réaliser, mais c'est de la part de la compagnie une faveur ou une concession. Il me semble que le temps est venu d'insérer dans la loi générale des chemins de fer une disposition permettant à une municipalité ou une province de s'associer aux compagnies de chemins de fer pour adapter les ponts au service des voitures aussi bien qu'au service des chemins de fer.

M. DESCARRIES (texte): Monsieur le Président, comme les ponts du Grand-Tronc et du Pacifique, entre Sainte-Anne et Vaudreuil, dont il vient d'être question, touchent au comté de Jacques-Cartier, que j'ai l'honneur de représenter en cette Chambre, je crois qu'il est de mon devoir de dire quelques mots sur la construction d'un passage ou d'un pont qui permettrait aux voitures et aux piétons de traverser entre Sainte-Anne, l'île Perrot et Vaudreuil.

Comme l'a dit il y a un instant l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), il me semble qu'il serait facile d'établir ces communications à cet endroit. Il y a entre les deux ponts du Grand-Tronc et du Pacifique, un espace suffisant pour la construction d'un pont pour les piétons et les voitures. Les piliers de ces deux ponts sont placés les uns vis-à-vis les autres, de sorte que il serait aisé d'y asseoir les lambourdes ou pièces de fer nécessaires pour y construire ce passage.

Comme les honorables députés de cette Chambre ont pu le constater dans le feuilleton de ce jour, à la page 11, j'ai moi-même présenté une résolution qui se lit comme suit:

Que cette Chambre est d'avis qu'un comité composé de cinq membres de cette Chambre devrait être nommé par le gouvernement, pour étudier s'il est possible d'établir, et à quelles conditions, des voies de communication, par voiture et à pied, entre la terre ferme et l'île de Montréal, au sud, à l'ouest et au nord de cette dernière, en utilisant à cet effet, les ponts de la compagnie du Pacifique-Canadien, entre Lachine et la réserve de Coughnawaga, ceux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, entre Sainte-Anne de Bellevue et Vaudreuil, et celui du Grond-Nord-Canadien, au nord de l'île Bizard. Ce comité pourra siéger, pendant et hors de la présente session. Il devra faire rapport de ses travaux à la prochaine session et les services de ses membres devront être gratuits.

D'après les règles de la Chambre, cette résolution, bien que sur l'ordre du jour depuis longtemps, n'a pas encore pu être présentée aujourd'hui, mais j'ai confiance que d'ici à la fin de la session, j'aurai occasion de la faire adopter.

Mon honorable ami de Rouville demandait au ministre, il y a un instant, de trouver les moyens de pouvoir faire exécuter ces travaux dans un aussi bref délai que possible. Si un comité, comme je le suggère, était formé, les honorables membres dont il serait composé, pourraient voir les compagnies de chemins de fer en question, prendre les informations voulues, savoir à quelles conditions ces ponts pourraient être construits; et si, d'après les ingénieurs de ces compagnies, ces ponts peuvent être placés aux endroits que je viens d'indiquer dans ma résolution.

Il me semble qu'il faut tout d'abord avoir ces informations avant de venir devant cette Chambre ou devant le parlement de Québec pour demander de l'aide, afin de savoir par quels moyens et à quelles conditions l'on peut construire ces ponts.

Je me joins donc de tout cœur à la demande qui est faite à l'honorable ministre de vouloir bien, de son côté, faire ce qu'il pourra, pour mettre à exécution ces grands travaux qui, depuis bien des années, sont demandés et qui sont absolument nécessaires à la prospérité de la grande cité de Montréal qui est le cœur de la province de Québec.

L'hon. M. LEMIEUX: Et du Canada.

M. DESCARRIES: Et je pourrais dire, avec l'honorable député de Rouville, du Canada tout entier.

Je m'unis donc à mes honorables collègues qui, comme moi, s'occupent de cette question, pour tâcher d'arriver à sa réalisation. L'on fait voter des centaines de mille piastres, ici et là, à bien des endroits dans les différentes provinces du pays pour des travaux dont l'utilité n'est pas plus grande que celle de ces ponts. Je crois qu'il n'y aurait pas de somme mieux utilisée que celle qui serait employée pour la réalisation de ces travaux. Pour moi, un pont entre Sainte-Anne et Vaudreuil est absolument nécessaire pour établir les communications entre la province de Québec et celle d'Ontario. Nous n'avons pas d'autres communications que par cet endroit, et aujourd'hui si quelqu'un veut se rendre de Montréal dans le Haut-Canada, il doit, rendu à cet endroit, c'est-à-dire à Sainte-Anne, se servir d'un vieux bac, tiré à la rame, jusqu'à l'île Perrot; en-

suite traverser l'île Perrot, et là encore se servir d'un bac entre cette île et Vaudreuil. Je n'hésite pas à déclarer que ce moyen de locomotion ou de transport, à une époque aussi avancée que la nôtre, est indigne du progrès du Canada.

Si nous voulons aller du côté des Etats-Unis, en partant de Lachine, ou de Montréal, nous devons traverser le fleuve par le pont Victoria, et parcourir une distance considérable absolument pour rien. Tandis que si nous pouvions traverser entre Lachine et Caughnawaga, nous aurions la communication la plus courte et la plus directe avec les Etats-Unis.

Dimanche dernier, désirant me rendre à Châteauguay,—je dois dire qu'entre Lachine et la rive sud du fleuve, il y a un mille et un peu plus,—j'ai été obligé de me rendre à Montréal, passer sur le pont Victoria, contourner le lac, en face de Laprairie et revenir vis-à-vis Lachine. J'ai ainsi fait près de 30 mille pour rien. Qu'on me permette de dire que rendu près du pont du Pacifique, sur un chemin de la réserve de Caughnawaga, mon automobile est tombé dans une fondrière, et il m'a fallu faire venir une paire de chevaux pour me tirer de là. D'autres automobiles ont subi le même sort, pour s'être aventurés dans le même endroit, et ont dû se faire sortir par la force des chevaux.

Si nous avions un pont entre Lachine et Caughnawaga, ce qui peut se faire facilement, nous sauverions une distance considérable, et de plus nous créérions une route des plus belles et des plus fréquentées parce que, comme nous le savons—la rumeur l'a dit bien des fois,—la cité de Montréal va faire construire ses boulevards le long de son aqueduc. Eh bien, en partant de Montréal, et en suivant ces boulevards, on viendrait directement à Lachine vis-à-vis de Caughnawaga. De l'autre côté de la rivière, à Caughnawaga, il y a le fond où l'ancien lit d'un chemin de fer qui n'existe plus aujourd'hui. Cette voie va directement de Caughnawaga à Hemmingsford et, si je ne me trompe pas, donne une route directe entre Caughnawaga et les Etats-Unis. Alors, en se servant de ce chemin, nous aurions la route la plus directe entre Montréal et les Etats-Unis.

L'hon. M. MARCIL: Avant que l'honorable député laisse ce chemin projeté de Lachine, je voudrais bien savoir s'il veut un pont indépendant, ou quelle espèce de construction il voudrait avoir là?

M. DESCARRIES: Je crois qu'il y aurait moyen de le faire aisément dans

[M. Descarries.]

le genre de celui du pont Victoria, c'est-à-dire en élargissant le pont. Je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire aussi bien au pont du Pacifique à cet endroit-là. Le pont du Pacifique est très fort, il a même été doublé; on a construit un deuxième pont à côté du premier, de sorte que la structure en fer est considérable, et qu'on peut facilement y faire cette addition sans nuire à la solidité du pont.

Mon honorable ami de Bonaventure a parlé d'un autre pont, dont il est fait mention dans ma résolution, entre l'île Bizard et Sainte-Dorothée, au nord de l'île de Montréal. A cet endroit la rivière est très étroite, il n'y a qu'un ou deux piliers, je crois, dans la rivière pour former le pont du chemin de fer du Grand-Nord, de sorte que ce serait une affaire de peu de chose que d'établir là un chemin pour les voitures et les piétons. Nous aurions ainsi autour de l'île de Montréal, des voies de communications faciles, donnant accès à la cité de Montréal de tous les points du pays.

L'hon. M. MARCIL: Je ferai remarquer à mon honorable ami que l'ancien gouvernement a exigé de la compagnie du Grand-Nord de donner un pont pour les voitures sur le chemin qui existe à l'autre bout de l'île, à Charlemagne. Votre proposition serait donc sur le même principe?

M. DESCARRIES: J'allais justement parler de ce point-là. J'étais à dire que nous aurions des chemins de communications tout autour de Montréal, et comme vient de le dire mon honorable ami, nous avons le pont Laurier à Charlemagne, au bout de l'île, qui donne communication à cet endroit.

L'hon. M. LEMIEUX: Gratuitement?

M. DESCARRIES: Oui, le pont Laurier est gratuit. Nous avons à l'est, le pont Victoria, mais nous payons sur ce pont. Le sud serait desservi par le pont de Lachine; l'ouest par le pont de Sainte-Anne et enfin le nord-ouest par le pont de l'île Bizard.

Je fais appel à l'honorable ministre comme à tous les députés de cette Chambre qui s'intéressent à cette question pour que, tous ensemble, nous puissions parvenir à réaliser ces grands projets qui sont nécessaires au progrès du pays, car il n'y a aucun doute qu'ils contribueraient dans une grande mesure, non seulement au progrès des comtés auxquels ces ponts-là touchent, mais encore à Montréal, à la province de Québec et à tout le pays.

M. MORRIS: L'honorable député de Jacques-Cartier m'a fait plaisir en saisissant le comité de cette question, et c'est de grand cœur que j'endosse quelques-unes de ces remarques.

Il est possible que beaucoup de membres de cette Chambre ne portent pas un vif intérêt à cette question, mais elle est d'une importance vitale pour la population de mon comté, pour la ville de Montréal et pour le district. Il est universellement reconnu aujourd'hui que Montréal est la métropole commerciale du pays et quand on songe qu'il n'y a qu'une seule voie ouverte aux voitures pour y arriver, on se rend compte du peu de progrès que nous avons fait.

Mon honorable ami a invoqué des motifs d'intérêts interprovinciaux et internationaux, mais il y en a d'autres qui méritent également d'être pris en considération. Je veux parler des intérêts locaux. Cette question intéresse vivement le comté de Châteauguay que j'ai l'honneur de représenter. Dans la plus grande partie des comtés de Châteauguay et Huntingdon nous avons des routes macadamisées et, dans ma campagne électorale de 1913, les électeurs me demandaient si je leur aiderais à obtenir des communications faciles avec Montréal. Je leur ai promis de faire mon devoir. J'ai tenu ma promesse, et j'ai réussi à obtenir quelque chose, mais la question que soulève ce soir l'honorable député de Jacques-Cartier est de première importance et c'est avec la plus grande satisfaction que je corrobore tout ce qu'il a dit et que je joins mes faibles efforts aux siens, pour faire connaître à la Chambre les besoins pressants de la partie sud de la province de Québec. Ainsi que l'a expliqué mon honorable ami, nous sommes situés de telle sorte que nous avons à faire presque tout le tour de la ville de Montréal, pour y arriver en voiture. Nous avons maintenant des routes macadamisées et, il n'y a pas bien longtemps, il a été question dans Châteauguay et Huntingdon d'établir un service de camions-automobiles entre ces deux comtés et Montréal, mais l'absence de moyens de communications directes a fait manquer le projet.

Nous demandons aujourd'hui au Parlement de s'occuper de cette question dont le règlement ne profiterait pas seulement à la partie sud de la province, mais aussi à la métropole du Canada. Mon comté est un des plus avancés de la province, sous le rapport de la culture maraîchère et capable d'approvisionner Montréal de produits dont cette ville a un grand besoin. On n'ignore pas que la plus grande partie des légumes consommés à Montréal est importée des Etats-Unis. Pourquoi cela? Uniquement parce que la population des campagnes avoisinantes n'a pas un libre accès au marché de cette ville. Si nous avions des moyens de communications faciles, la presque totalité des cultivateurs de mon comté ferait de la culture maraîchère. Le sol est propice à cette culture. La population est très éclairée et il ne nous manque que les moyens de transport.

Je borne mes remarques à la nécessité d'un pont entre Lachine et Caughnawaga, vu que c'est la question qui intéresse plus directement le comté que je représente et les comtés du sud. Si ce pont était construit, deux mois plus tard nous aurions un service de camions automobiles entre Huntingdon, Châteauguay et Montréal et les produits des cultivateurs expédiés le matin serait rendus sur le marché de Montréal dans la matinée. C'est une question qui mérite que la Chambre s'en occupe et j'espère que le Gouvernement ne tardera pas à nommer une commission comme celle que demande mon honorable ami. Il est temps que nous fassions quelque chose pour la partie sud de la province de Québec. Nous savons tous que cette région a été plus négligée que toutes les autres parties du Canada. J'ai déjà eu l'occasion de dire ici que le comté de Châteauguay n'a jamais rien demandé au Parlement. La population du comté de Châteauguay est une population à l'aise et il se peut que, par le passé, elle n'ait jamais eu besoin de l'aide du Gouvernement. Mais aujourd'hui, la situation a revêtu un nouvel aspect et j'espère que nos aspirations ne seront pas déçues. J'aime à croire qu'avant la fin de la présente session des dispositions seront prises pour donner à la population du sud de la province les voies de communication dont elle a besoin. Ces travaux, profiteront, non seulement aux comtés que j'ai mentionnés, mais aussi à la ville de Montréal.

L'hon. M. ROGERS: Je ne vois pas ce que je pourrais ajouter à ce que j'ai dit l'autre soir sur cette question. Je comprends que les représentants de Québec et d'Ontario soient très désireux d'avoir un pont à l'île Perrot et je me rends parfaitement compte de l'importance de ce projet. L'honorable député de Jacques-Cartier n'a pas cessé un seul moment ses instances auprès du Gouvernement et je n'ai aucun doute que ses remarques de ce soir feront comprendre à la Chambre le besoin pressant de ses travaux. Les moyens de communication actuels augmentent considérablement

la distance à parcourir pour permettre aux voitures d'arriver sur l'île de Montréal, et le coût d'un pont, à l'île Perrot, serait facilement compensé par l'économie dans la consommation de la gasoline.

L'honorable député dit qu'il a inscrit au Feuilleton un projet de résolution relatif à la nomination d'une commission qui s'occuperait de cet important problème et du projet de construire un pont entre les ponts du Grand-Tronc et du Pacifique. Je ne me rappelle pas quelle est la distance exacte entre ces deux ponts; mais j'imagine qu'elle n'est pas très grande, bien qu'elle soit probablement suffisante pour construire un pont servant de voie publique entre les ponts des deux chemins de fer. J'ignore si ce projet est susceptible d'exécution. Je déclare sans ambages que, s'il y a des travaux pour la construction de ponts, en quelque lieu du Canada, dont l'exécution soit à désirer, ceux-là occupent le premier rang. Comme l'a dit le représentant de Bonaventure, nous devrons aussi traverser le canal. Nous pouvons, il va sans dire, obliger le ministère des Chemins de fer et des Canaux à jeter un pont sur un canal, partout et en aucun temps où cela est nécessaire dans l'intérêt public. Mais il y a un autre obstacle, et un plus grand: la traversée de la rivière avant de nous rendre au canal. Si nous considérons que c'est là une entreprise interprovinciale, elle est du domaine des provinces de Québec et d'Ontario. J'ai eu le plaisir de recevoir de nombreuses députations venues de ces deux provinces et qui s'intéressaient beaucoup à la construction de ce pont. Je reconnais l'importance de cette enterprise pour l'île de Montréal. Il est digne de remarque que cette île, avec sa forte population de 700,500 à 800,000 habitants, ait pu se passer de ce moyen de communication avec la ville de Toronto. Vu que je reconnais le poids des représentations faites à ce sujet, je suis bien aise de dire que, si les provinces de Québec et d'Ontario mettent ce projet à l'étude, je m'unirai volontiers à elles à titre de représentant du ministère des Travaux publics. Si la loi actuelle ne nous permet pas de faire autre chose, nous pourrons toujours trouver le moyen d'accorder des subventions aux provinces pour venir en aide à une telle entreprise. Je tâcherai de faire étudier le projet avant la prochaine session et d'arriver à une entente entre les deux provinces et le ministère des Travaux publics, de manière à pouvoir demander au Parlement le tiers de la somme nécessaire à l'exécution des travaux à l'île Perrot conjointement avec les deux provinces.

[L'hon. M. Rogers.]

M. MICHAUD: Je suis bien aise d'entendre le ministre des Travaux publics exprimer son avis sur l'importance des ponts interprovinciaux. Il n'oubliera pas, j'en suis certain, le pont interprovincial qu'il est question d'établir entre Campbellton et un endroit situé dans le comté de Bonaventure. Le ministre, est sans doute au fait de l'importance de la ville de Campbellton. Elle alimente le nord du Nouveau-Brunswick et l'est de la péninsule de Gaspé, et l'absence de moyens de communication avec les alentours soumet les habitants de cette ville à de grands inconvénients.

Je sais que le ministre tiendra compte de la requête qui lui sera bientôt adressée au sujet de la construction de cet important pont interprovincial. Pendant que nous discutons ce sujet, je désire faire sentir au ministre l'importance des ponts interprovinciaux. Il y a deux mois, le ministère des Travaux publics a reçu la demande d'une subvention qui permettrait d'établir un pont international entre la ville d'Edmonton et l'état du Maine. Nous reconnaissons tous la nécessité des ponts interprovinciaux, et les ponts internationaux ont aussi leur importance, à mes yeux. Il y a environ trois ans, un grave accident est arrivé à la traverse d'Edmundston, et presque tous les ans, le service des bateaux passeurs cause quelques pertes de vie. Comme preuve de son intention réelle de construire un pont intrprovincial, l'état du Maine a voté une somme de $10,000. Le ministre des Travaux publics est probablement au courant des faits que j'expose, mais je désire faire ressortir l'importance de la construction de ce pont. Un pont international entre Edmundston et l'état du Maine serait très avantageux pour la population du Canada. Edmundston renferme plus de 2,000 habitants qui comptent que l'Etat leur viendra en aide dans cette affaire.

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami était peut-être absent il y a quelques instants, lorsque j'ai parlé du pont de Campbellton et que j'ai déclaré que nous avons fait des études sur le terrain, mais que la forte dépense que le projet entraînerait nous a empêchés d'aller plus loin. Quant aux ponts internationaux, une somme de $29,000 est inscrite, au budget pour nous permettre de payer notre quote-part du coût du pont interprovincial sur le Saint-Jean entre Clair, au Nouveau-Brunswick, et Port-Kent, dans l'état du Maine.

Nous avons discuté le sujet avec différentes députations, et quand l'Etat du

Maine sera prêt à faire sa part, on nous trouvera prêt à accomplir la nôtre.

M. MICHAUD: On n'a inscrit au budget aucune somme destinée à la construction d'un pont entre Edmundston et l'état du Maine?

L'hon. M. ROGERS: Non.

M. MICHAUD: L'état du Maine ayant déjà voté $10,000 pour la construction de ce pont, nous devons en faire autant, sinon nous ne pourrons peut-être pas profiter de l'ouverture de ce crédit-là. Il y a deux mois j'avais un entretien au sujet de ce pont avec le ministre qui m'apprit alors qu'il ferait volontiers autant que les Américains. Je regrette qu'il n'ait pas cru devoir inscrire au budget de crédit destiné à cette entreprise, car nous courons grand risque de ne pas bénéficier de la somme votée par l'Etat du Maine.

Moosejaw.—Ligne télégraphique de Wood-Mountain; renouvellement de poteaux, $5,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Puisqu'il s'agit de lignes télégraphiques et téléphoniques, je demanderai au ministre s'il a obtenu quelques renseignements au sujet des poteaux du comté de Charlevoix dont j'ai parlé l'autre jour.

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre m'apprend que la division des télégraphes du ministère fait des investigations et qu'il compte en recevoir un rapport d'ici à une journée ou deux. Dès que j'aurai ce rapport, j'en ferai tenir copie à mon honorable ami.

M. McKENZIE (Cap-Breton-Nord): L'autre soir, j'appelais l'attention sur le service des lignes télégraphiques du comté de Victoria. Dans l'intervalle, je me suis reporté au hansard, et j'ai pu constater que le ministre a déclaré qu'il repoussait mes assertions. C'était donné clairement à entendre qu'il n'ajoutait pas foi à mes paroles. A cette occasion-là, je signalais l'usage illicite que l'on avait fait du télégraphe au cours d'une élection provinciale, disant que pendant un mois entier les meneurs de la campagne électorale s'étaient emparés des 120 ou 140 milles de la ligne télégraphique, de tous les bureaux de télégraphe et de leurs succursales pour les faire servir aux objets de l'élection sans payer un seul sou. Je donnais le fait pour certain et priais le ministre d'ajouter foi à mes paroles à moins qu'il n'eût la preuve qu'il en avait été autrement. J'affirmai sur l'honneur que les choses s'étaient passées comme je disais.

Je suis aujourd'hui en mesure d'affirmer que le directeur de la ligne et chef du principal bureau a depuis déclaré sous serment devant les tribunaux que ce que j'ai dit est vrai en tous points. C'est là chose constatée par les tribunaux de la Nouvelle-Ecosse, et si le ministre doute encore de ma parole, je lui conseille de se reporter aux archives du tribunal qui, sous la présidence de M. le juge Russell, instruisit cette affaire électorale, et de lire la déposition faite sous serment par M. David Dunlop, directeur de la ligne et télégraphiste, qui a avoué avoir pris la direction du service télégraphique, n'avoir pas prélevé le paiement des dépêches et n'avoir pas fait de rapport au ministère, disant qu'on ne lui avait jamais demandé d'en faire. C'est sur ces faits précis et attestés par serment que je me fonde pour engager ma responsabilité de membre de la Chambre. Je n'entends pas qu'un ministre mette en doute les assertions d'un député s'il n'a pas la preuve qu'elles sont erronées.

L'hon. M. ROGERS: Je ne laisserai pas l'honorable député poursuivre ses observations sans lui dire que je me suis reporté au hansard et que mes paroles n'ont pas le sens qu'il y attribue. Je ne sais si je me suis vraiment servi du langage ou si je me suis exprimé dans le sens qu'il dit, mais je le prie de croire qu'en ce qui concerne l'exactitude de son exposé des faits, je m'en suis rapporté sans réserve à sa parole. Je regrette profondément que cela soit arrivé; je me livre à des investigations sur cette affaire et veillerai à ce que la chose ne se répète plus jamais.

Il est vraiment fâcheux que les personnes qui se servent du télégraphe ne jouissent pas de tout le secret auquel elles ont droit. Cette observation, je sais qu'elle est applicable aux grands réseaux télégraphistes du Canada aussi bien qu'aux lignes régionales de l'Etat. Tous les membres de la Chambre devraient s'efforcer—c'est assurément ce que je ferai moi-même—de remédier à l'état de choses dont l'honorable député (M. McKenzie), eu égard aux faits établis, se plaint à bon droit. C'est avec plaisir que je ferai en sorte que mon honorable ami n'ait plus, à cet égard, de raison de se plaindre.

M. McKENZIE: Le ministre parlait sur un ton qui me fit penser qu'il n'ajoutait pas foi à mes paroles. L'acoustique de cette salle est absolument détestable, on ne saisit pas toujours ce qui s'y dit, et j'ai pensé que le ministre s'était servi d'une expression donnant à entendre qu'il ne croyait pas ce que je disais.

Si l'honorable ministre dit qu'il a condamné la conduite de ceux qui emploie-

raient ces lignes télégraphiques de la manière indiquée par moi, c'est une toute autre affaire.

L'hon. M. ROGERS: C'est bien ce que j'ai prétendu dire.

Lignes télégraphiques et téléphoniques de l'île Vancouver.—Prolongement, $9,000.

L'hon. M. OLIVER: Si on me le permet, je vais poser une question ou deux au sujet des crédits précédents. J'observe qu'il y a un crédit de $500 pour des travaux de réparations et d'améliorations à l'édifice public de House-River à l'occasion de la ligne télégraphique de Fort-McMurray. Quelle installation trouve-t-on à McMurray, à House-River, au Portage-du-Pélican et à Calling-River pour les bureaux du télégraphe? Ceux-ci se trouvent-ils dans des bâtiments tenus en location ou dans des édifices qui appartiennent au Gouvernement?

L'hon. M. ROGERS: Je crains de n'être pas en mesure de fournir ce renseignement. Je dirai à l'honorable représentant ce que je sais à l'égard de ce crédit. Il s'agit d'un montant de $500 qui servira à acquitter le coût des réparations et des améliorations qu'on fera à l'édifice de House-River. A la date du 21 octobre 1915, le surintendant McDonald écrit ce qui suit:

On a trouvé utile, au lieu de construire un édifice, d'acheter de Fred Taylor, de House-River, le bâtiment dans lequel on a installé notre bureau. Toute la population a approuvé cet acte. Le bâtiment qui est fait de pièces superposées, mesure 16 x 28 pieds, a un étage et demi, avec allonge de 10 x 16 pieds, couverte en " rubberoid ". Le prix payé pour le bâtiment représente $500 et il faudra dépenser un autre montant de $500 pour le mettre en bon état de réparations

L'hon. M. OLIVER: L'affaire n'est pas importante, mais j'aimerais savoir d'une façon certaine si les bureaux que nos employés occupent à Calling-River et au Portage-du-Pélican sont la propriété de particuliers, ou sont fournis par le Gouvernement comme à House-River. Apparemment l'Etat va acquérir l'édifice où sont installés les bureaux à House-River et je suis curieux de savoir ce qui en est au sujet des deux autres localités ainsi que de McMurray.

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre va prendre note de cela et il fournira à mon honorable ami le renseignement qu'il veut obtenir et que je ne pourrais pas lui fournir exactement.

L'hon. M. OLIVER: Qu'on me renseigne quant à McMurray et quant aux deux autres localités. Pour le bureau du lac Saskatoon, je vois qu'on demande de voter à nouveau $400. Le Gouvernement est-il propriétaire de ce bureau?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Ce crédit est exactement destiné à des travaux de réparations et d'améliorations?

L'hon. M. ROGERS: Au parachèvement de la maison où se trouve le bureau, au lac Saskatoon.

L'hon. M. OLIVER: Quels sont, à la grosse, les détails du crédit de $11,000 pour renouvellements, réparations et améliorations sur la ligne de la rivière à la Paix, et se propose-t-on de dépenser ce montant, cette année?

L'hon. M. ROGERS: Oui. On a besoin de ce montant de $11,000 pour renouveler des poteaux d'Edmonton à Athabaska, 98 milles, à $100 par mille; pour un puits et pour des travaux de réparations au bureau de la traverse de la rivière de la Paix, $500 chacun.

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement est-il propriétaire du bâtiment de la traverse de la rivière de la Paix?

L'hon. M. ROGERS: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Puis-je insister encore une fois sur l'opportunité de prolonger la ligne reliant Athabasca-Landing et Plamondonville au lac LaBiche et à la station du lac LaBiche, dont j'ai parlé, il y a quelques jours? La proposition faite alors a-t-elle été l'objet d'un nouvel examen?

L'hon. M. ROGERS: La dernière fois que la question fut délibérée en cette enceinte, elle fut référée au département des lignes télégraphiques et celui-ci prépare un rapport, que nous comptons recevoir demain ou après-demain.

L'hon. M. OLIVER: J'espère que le département verra la proposition d'un bon œil et fera en sorte d'établir ce moyen de communication dès cet été, ce qui serait d'un grand avantage pour le public et contribuerait notablement à augmenter les recettes de la ligne. A la station du lac LaBiche, il existe déjà et il va se développer un centre urbain desservi par un chemin de fer. On y trouve un hôtel important, qui sera fréquenté par les amateurs de pêche et de canotage, à cause du voisinage du cas, et, à tous égards, il sera grandement à désirer qu'il y ait des communications télégraphiques. La compagnie du chemin de

fer ne se propose pas d'installer un service télégraphique, vu qu'elle a l'intention de se servir du téléphone. Si le département arrive à une décision favorable et fait construire ce prolongement avec assez de célébrité, le public en tirera grand avantage.

L'hon. M. ROGERS: Nous avons adressé au département le compte-rendu des observations faites, l'autre soir, par l'honorable député et nous lui avons demandé de préparer un rapport. Dès qu'il nous aura été transmis, j'en ferai parvenir le texte à mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: Si j'ai bonne mémoire, j'ai soulevé la question l'année dernière et j'ai reçu du ministre une réponse à peu près semblable et tout aussi favorable, mais jusqu'à présent il n'y a eu rien de fait.

L'hon. M. ROGERS: Nous verrons si nous pouvons faire ces travaux cette année.

Somme additionnelle pour le bassin de radoub à Lévis, $3,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Cette somme est-elle destinée à l'ancien bassin?

L'hon. M. ROGERS: Oui; elle est destinée à l'achat de blocs de chantiers.

L'hon. M. LEMIEUX: Comment vont les travaux du nouveau bassin?

L'hon. M. ROGERS: Assez bien. On espère qu'il sera terminé cet automne, mais nous n'en sommes pas absolument certains.

Baie-Fortune (I. P.-E.).—Prolongement du brise-lames, $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami de King (I. P.-E.) qu'a été obligé de s'absenter, m'a demandé d'obtenir certains renseignements du ministre. D'abord est-ce que cette somme de $5,000 sera dépensée cette année? Le crédit semble indiquer que ce ne sont pas des réparations que l'on veut faire, mais un nouveau brise-lames. Si c'est un prolongement que l'on veut faire, on m'informe que cette somme de $5,000 n'ira pas loin. Qu'a-t-on l'intention de faire: des réparations seulement, ou un prolongement du brise-lames?

L'hon. M. ROGERS: Cette somme est destinée à la construction d'un prolongement au brise-lames à la baie Fortune. Ce prolongement est nécessaire pour faire disparaître un barrage de sable qui se forme à l'entrée du havre, afin de faciliter l'importation du charbon, de la chaux, du bois, etc., et l'exportation du surplus de produits de la ferme d'une grande et riche région agricole. Pendant l'exercice 1914-1915, on a dépensé $2,000 pour réparer, et exhausser de 3 pieds en moyenne, les 300 pieds extérieurs de l'ancien brise-lames; aussi pour poser des protecteurs, des traverses, du ballast etc., et couvrir le pilier extérieur. Conducteur des travaux, W. Aitkins, salaire, $2.50 par jour. L'ingénieur croit évidemment que l'on peut faire ce prolongement d'une façon satisfaisante pour la somme de $5,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle sera la longueur totale de la jetée?

L'hon. M. ROGERS: On ne la donne pas dans ces notes.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel sera le coût total?

L'hon. M. ROGERS: On calcule que ces travaux une fois terminés coûteront $12,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de King, désire aussi savoir pourquoi on ne se propose pas de continuer la construction d'un port pour les bateaux à North-Lake, pour lequel un crédit est inscrit au budget depuis plusieurs années, et pourquoi on veut dépenser $5,000 à la baie Fortune, lorsque les travaux à North-Lake sont plus urgents et seraient plus utiles que ceux de la baie Fortune?

L'hon. M. ROGERS: Au sujet de North-Lake, je dirai que nous avons eu beaucoup de difficulté à faire signer les gens à donner le terrain nécesaire pour ces travaux. La question de dommages a été contestée depuis quelque temps, et n'est pas encore réglée.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre doit se tromper, si je suis bien renseigné, parce que l'on voit dans un rapport, m'informe-t-on, que la question a été réglée à la satisfaction du Gouvernement en juin dernier, lorsque des soumissions ont été demandées.

L'hon. M. ROGERS: Le sous-ministre m'informe que mon exposé de la question est exact. Lorsque nous avons demandé des soumissions, nous comptions obtenir une garantie de la part de certains propriétaires qui nous protégeraient contre des réclamations pour dommages et le reste, mais nous ne l'avons pas encore reçue.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député de King (I. P.-E.) (M. Hughes) attache beaucoup d'importance à la réparation du brise-lames à Souris. Il dit qu'il y a un an on a dépensé $144,000 au prolongement de ce brise-lames. Ce brise-lames, dit-il, est l'entreprise publique la plus im-

portante à l'île du Prince-Edouard. Quelques semaines ou quelques mois après que les travaux furent terminés, une tempête d'une violence inouïe a fait une brèche du côté de la mer et a emporté une partie du nouveau brise-lames, et depuis ce temps chaque tempête élargit la brèche. L'honorable député est très surpris qu'il n'y ait aucun crédit au budget pour faire des réparations cette année, et il prétend que si l'on n'en fait pas, le brise-lames sera fortement endommagé, et une grande partie de l'argent que l'on a dépensé sera perdue. Le ministre a-t-il un rapport au sujet des dommages qui ont été causés au brise-lames par la tempête, et se propose-t-il de demander cette année la somme nécessaire pour le réparer?

L'hon. M. ROGERS: L'ingénieur ne voit pas la nécessité de faire des dépenses cette année, mais plus tard il faudra faire quelque chose. Son rapport dit ce qui suit:

Un contrat pour prolonger de 400 pieds le brise-lames a été passé avec Beazley Bros., Limited, le 18 octobre 1912, pour le prix mentionné dans leur soumission, $143,917. Les travaux ont été exécutés suivant les plans et devis préparés par l'ingénieur de l'arrondissement, J. B. Hegan. En novembre 1914, lorsque les travaux approchaient de leur fin, huit rangs des pièces antérieures du caisson externe se sont déplacées, pour des causes qu'au dire de l'ingénieur divisionnaire Hyndman, il était difficile d'expliquer. C'était probablement, dit-il, l'effet du tassement, et il atteste que le travail a été fait avec soin et selon les plan et devis. Les dégâts, dit-il, sont dus à des circonstances extraordinaires et imprévues. De nouveau, au mois de juillet 1915, le brise-lames a été endommagé par une forte tempête, après réparations de la première brèche et renforcement selon le devis. Il a été alors donné ordre à l'ingénieur consultant Hegan de faire un examen de l'ouvrage. Il dit dans son rapport que, d'après lui, le dommage ne résulte ni de l'emploi de matériaux inférieurs ni d'un manque de soin de l'ouvrier, mais simplement de causes inévitables, puisque, autant qu'il a pu s'en assurer, on a fait absolument comme l'exigeait le contrat, le devis et le plan.

Travaux publics.—Imputables sur le revenu. —Edifices publics à la Nouvelle-Ecosse.—Douane d'Halifax, $2,470.

M. McKENZIE: Plairait-il au ministre des Travaux publics de nous dire où en est le projet d'agrandissement de la douane de North-Sydney. Il y a eu l'année dernière, je crois, un crédit de voté pour la construction à cet endroit d'une salle de vérification se liant à la douane. Je n'ai pas remarqué si ce travail se faisait. Je sais qu'on a loué une pièce dans la maison, mais, si on peut trouver de l'argent, il vaudrait mieux construire.

L'hon. M. ROGERS: Rien ne se fait dans le moment à ce sujet, et nous croyons pouvoir marcher sans cela quelque temps encore.

Edifices publics.—Loyers, réparations, meubles, chauffage, etc., $130,000.

M. NESBITT: Pourquoi ce crédit supplémentaire? Le ministre doit sûrement connaître à l'avance les loyers qu'il lui faut payer. Pourquoi ne pas les faire entrer tous dans le budget principal?

L'hon. M. ROGERS: Depuis le commencement des hostilités, le personnel s'est considérablement accru et le total de nos loyers s'en ressent. Pour l'édification de mon honorable ami, toutefois, je dirai, en premier lieu, que nous ne louons rien qui ne soit absolument nécessaire et, ensuite, que nous avons une règle d'après laquelle le loyer est établi: nous accordons tout juste de quoi payer au propriétaire six pour cent de revenu net.

M. NESBITT: Cela dépend de qui fait l'estimation.

L'hon. M. ROGERS: C'est le sous-ministre des Travaux publics qui fait ce travail, et il le fait avec soin. Cette lourde dépense des loyers est inévitable dans le moment.

Travaux publics.—Imputables sur la perception du revenu.—Lignes télégraphiques et téléphoniques dans l'Alberta et la Saskatchewan. —Autre somme requise, $17,500.

L'hon. M. OLIVER: Pourquoi ce crédit?

L'hon. M. ROGERS: Il est destiné à suppléer le crédit voté à la dernière session pour solder les frais d'exploitation des lignes de télégraphe des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan.

L'hon. M. PUGSLEY: Ceci est pour le dernier exercice. Le ministre a-t-il donc tout ce temps pour régler ces comptes de l'année? Si je me rappelle bien, l'auditeur général avait accordé un certain délai, mais il y a près de deux mois aujourd'hui que l'exercice est clos.

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a aucun temps de fixé. Des instructions sont données cependant par l'auditeur général. On nous accorde, je crois, jusqu'à la fin de la session.

L'hon. M. PUGSLEY: Au reste, le temps n'est pas aussi long que je l'ai dit: ce n'est qu'un peu plus d'un mois.

Divers.—Monnaie.—Autre somme requise, $43,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quel sera l'emploi de ce crédit?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La Monnaie a, l'année dernière, fait beaucoup de

travail pour le gouvernement britannique. Elle a eu à monnayer l'or que l'on a reçu d'Afrique et autres pays du monde. Pour des raisons apparentes, il ne m'est pas permis d'entrer dans des détails. Cette somme de $43,000 représente la dépense additionnelle prévue. Nous serons dans une large mesure sinon entièrement remboursés de notre dépense par les droits de monnayage qui nous seront payés.

Commission des champs de bataille.—Pour ajouter ce qui manque à la somme présentement disponible pour l'achat de terre dont l'acquisition a été autorisée par le Parlement, une somme n'excédant pas $10,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est à quoi il a été fait allusion?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, c'est là précisément ce que mon très honorable ami le chef de la gauche a l'autre jour, signalé à notre attention. Cela faisait partie du plan primitif de la commission. L'objet de cette ouverture de crédit est de faire l'acquisition de certaines propriétés, celle de Wolfsfield et autres terrains historiques.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très bien, très bien!

M. McKENZIE: A-t-on fait quelque chose relativement aux terrains des vieilles ruines de Louisbourg?

Un Anglais qui y mourut, il y a quelques années, le capitaine Kennedy, autrefois de l'armée britannique, légua quelques terres pour qu'on les utilisât dans le but de commémorer les guerres du temps de Louisbourg.

Dans son testament, il stipula que les terres seraient utilisées par le Gouvernement fédéral, sous certaines conditions. Je ne saurais préciser ces stipulations du testament; elles se rattachent à certaines initiatives à prendre par le Gouvernement fédéral pour l'amélioration de ces terrains et l'exécution de certains travaux autour de ces forts, afin de les mettre en meilleur état. Je n'ai pas ici en détail les dispositions du testament; seulement j'ai cru que le ministre pourrait tenir compte de ces observations, dans la mesure où elles se rattachent à l'œuvre de la commission des champs de bataille nationaux.

L'hon. sir THOMAS WHITE: On n'a pas appelé mon attention sur la question; seulement, l'importance d'une commission ayant pour mission la conservation des endroits historiques est une question qui est souvent venue sur le tapis ici. Je tiendrai compte des observations de mon honorable ami au sujet de la situation de Louisbourg.

L'association de la presse canadienne, $8,000.

L'hon. M. GRAHAM: Qui représente en Europe l'association de la presse canadienne?

L'hon. M. ROGERS: Il n'y a aucun changement.

L'hon. M. GRAHAM: Savez-vous si le représentant de la société en Europe ne figure pas ici?

L'hon. M. ROGERS: Il y a quelques années, le frère de John Ross Robertson était le représentant de la société; mais depuis sa mort, j'ignore qui l'a remplacé.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai discuté la question avec M. John Ross Robertson, le président de l'association de la presse canadienne. Mon honorable ami s'en souvient, une subvention annuelle de $12,000 en descendant, autorisée par la loi expirée il y a deux ans, avait été accordée à cette association. Le dernier paiement effectué a été d'environ $6,000 ou $7,000. L'an dernier, au lieu de présenter de nouveau la loi, parce que je désirais discuter la question avec les représentants de la presse, j'ai inscrit au budget un crédit comportant paiement de la somme versée, l'année précédente. Cette année, on m'a encore rappelé la chose et j'ai porté au budget un crédit de $8,000, qui est maintenant en discussion devant le comité. A mon avis, c'est là une question qui s'impose à notre attention, surtout aujourd'hui, puisqu'elle se rattache étroitement au service des nouvelles d'Europe. Aujourd'hui, plus que jamais, il convient d'accorder aux journaux une légitime subvention.

L'hon. M. GRAHAM: Nous sommes à peu près d'accord sur la nécessité de ce crédit. A une certaine époque, les journaux canadiens trouvaient à redire au service. Pendant assez longtemps, la plupart des nouvelles nous venaient par voie de New-York, et nous constatâmes que ce n'était pas là une source bien authentique d'informations, surtout pour les nouvelles intéressant le Canada. Je ne suis pas bien au courant de ce service; le député d'York-Sud est mieux renseigné que moi sur la situation. Je le sais, le service a laissé à desirer pendant quelque temps; mais d'après les observations que j'ai faites de hasard, je crois que le service est meilleur qu'il ne l'était, il y a quelques années.

M. MACLEAN (York-Sud): Il s'est sensiblement perfectionné.

Administration de la loi relative à la taxe de guerre sur les bénéfices du commerce; la no-

mination de titulaires dans ce but peut se faire, abstraction faite des dispositions de la loi du service public, $150,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est là une importante question.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce crédit est affecté aux dépenses se rattachant à la gestion de la loi concernant la taxe de guerre sur les bénéfices du commerce adoptée au cours de cette session. Quoique la question soit venue en discussion ici-même, j'ai élucidé de façon générale le projet d'administration que nous avions en vue. Le ministère des Finances est chargé de la gestion de la loi. Il nous faudra augmenter le personnel actuel et y ajouter des fonctionnaires dans les diverses provinces. Toutes les maisons commerciales et les corporations au Canada, possédant $50,000 de capital en montant, seront sujettes à l'impôt, pourvu que leurs bénéfices dépassent 10 p. 100, lorsqu'il s'agit de firmes privées et de particuliers, et 7 p. 100 lorsqu'il s'agit de corporations. En premier lieu, il faut dresser une liste extraite des publications des agences commerciales indiquant les firmes probablement imposables.

L'opération suivante consistera à prévenir toutes les sociétés que l'on estime sujettes à l'évaluation, les priant de préparer l'état exigé par la loi. Pour que l'administration puisse en arriver là, il sera nécessaire que le personnel du département des Finances soit considérablement augmenté et que des employés supplémentaires soient pris dans les différentes provinces. Quand les états seront parvenus, il faudra les examiner et de nouvelles recherches devront être faites dans beaucoup de cas, afin que l'évaluation finale puisse être faite par le département. Quand ce travail sera exécuté, des avis seront envoyés aux différentes sociétés et compagnies sujettes à la répartition, les informant du montant de leur répartition. Ensuite, il y aura un droit d'appel à la cour de révision ou au conseil des arbitres dont il est question dans la loi. Il n'est pas possible en ce moment de faire une évaluation exacte du montant de la dépense nécessaire pour l'application de la loi, mais il nous semble que $150,000 seront suffisants pour couvrir les frais. Je ne peux pas garantir cela, parce que je ne sais pas ce qu'il en sera.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il est facile de comprendre que c'est une expérience que l'on tente et qu'en ce moment on ne peut pas s'attendre à ce que mon honorable ami ait un projet absolument complet de ce qu'il entend faire.

[M. W. F. Maclean.]

Le ministre doit avoir un personnel très nombreux de commis pour faire l'ouvrage qui découlera de cette nouvelle méthode de taxation. Nous devrions trouver à redire à cette formule insérée, "les nominations dans ce but, peuvent être faites sans tenir compte des dispositions de la loi du service civil". Mon honorable ami ne devrait pas prendre autant d'autorité que cela. Je crois bien que quelques-unes de ces nominations nécessiteraient des techniciens qui devront avoir une connaissance indispensable des affaires. Pour ceux-ci il pourra y avoir une recommandation spéciale de mon honorable ami conformément à la loi du service civil. Mais mon honorable ami doit avoir un nombreux personnel attaché à ses bureaux et il n'y a aucune raison pour que les dispositions de la loi ne soient pas appliquées. Je crains que sous l'administration de mes honorables amis de la droite, la loi du service civil ne tombe trop en désuétude et qu'il soit plus honorable de la violer que de l'observer.

Pourtant c'est une excellente loi qui devrait être bien accueillie par tous les gouvernements. Elle épargne à tous les ministres, une quantité d'ennuis et c'est un meilleur moyen qu'un autre d'assurer un service effectif. Je ne peux pas comprendre pourquoi mon honorable ami serait autorisé à dire que toutes les nominations, même celle d'un simple commis pourraient être faites sans se conformer à la loi du service civil. C'est un principe très dangereux.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il y a à ce propos des considérations qui ont été négligées par mon très honorable ami. D'abord l'administration de cette loi est pour une période limitée; la loi ne sera en vigueur que jusqu'au 31 décembre 1917. Par conséquent nous ne ferons pas de nominations permanentes, mais seulement des nominations d'employés pour appliquer la loi durant la période limitée qu'elle sera en vigueur. J'ai examiné très attentivement cette question, particulièrement la clause que mon très honorable ami a citée. Voici la difficulté que j'ai constatée. Nous devons nommer des employés dans les différentes provinces, pour aider à l'administration de la loi. Le type d'employés que nous voudrions avoir serait celui d'hommes qui ont acquis de l'expérience dans la finance, comme des comptables, familiers avec les compagnies par actions, ou qui ont passé par les banques. D'après la loi du service civil, un homme ne pourrait pas être nommé s'il avait dépassé trente-cinq ans. Ce sera excessivement difficile de se

procurer le genre d'hommes compétents pour appliquer la loi, surtout en ce moment, quand le pays envoie tant d'hommes au front. Je suis en présence actuellement d'une réelle difficulté. Par conséquent je ne pense pas que mon très honorable ami insistera; après ce que j'ai dit, pour que nous soyons limités par les règles de la loi du service civil en nommant les employés dont nous aurons besoin dans les différentes provinces afin de nous aider à appliquer les dispositions de la loi.

Je parlerai maintenant des bureaux du ministère. Il nous faudra quelques comptables, et d'après les difficultés que j'ai déjà éprouvées, je ne suis pas absolument certain que nous pourrons les obtenir en nous conformant à la loi du service civil. En réalité je suis sûr que nous ne pourrions pas les obtenir. Pour les commis et les dactylographistes, l'emploi sera temporaire. Récemment, j'ai dit à mon sous-ministre que nous devrons conserver le personnel qui a été employé temporairement à l'occasion de l'emprunt de la guerre, pour nous aider dans l'application de cette loi. Il pourra y avoir plus tard d'autres emprunts de guerre. La situation dans le département des Finances à présent est que nous avons un personnel temporaire considérable qui a été engagé à l'occasion de l'emprunt de guerre, dont le dernier paiement a été versé récemment.

Nous nous efforcerons d'utiliser autant que possible les services de ce personnel pour l'exécution de cette loi; mais il faut également nous assurer les services de comptables et de gens d'affaires expérimentés si nous voulons que la loi soit appliquée avec succès.

Sur la question de principe, je suis d'accord avec mon très honorable ami; mais pour l'exécution de la loi, il n'est pas possible, selon moi, d'obtenir l'aide nécessaire en invoquant les dispositions de la loi sur le personnel; c'est pourquoi l'article en question a été inséré dans le projet.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je sais que plusieurs sont nommés à cause des connaissances spéciales exigées,—des candidats ayant la pratique des affaires. Je suis tout à fait certain, cependant, que la loi donne au ministre le pouvoir de nommer des employés techniques sans recourir aux bons offices de la commission du personnel.

La loi prévoit aussi la nomination d'employés temporaires de sorte qu'il n'y a pas de raison pour empêcher que les nominations des commis ordinaires soit à titre permanent ou provisoire, ne soient faites sous le régime des dispositions de la loi du service civil.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que les compagnies seront obligées d'acquitter cet impôt à une époque déterminée et d'un seul coup?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ces impôts seront payables au 1er novembre, en ce qui a trait à la première période financière de la compagnie ou sociétés qui y est soumise. Le principe, c'est que cette taxe soit acquittée en un seul versement, chaque année.

L'hon. M. MARCIL: Est-ce que le ministre n'a pas étudié l'idée de diviser cette taxe en plusieurs versements, de manière à ce que les compagnies ou sociétés qui sont appelées à l'acquitter ne soient pas obligées de verser de trop fortes sommes à la fois?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami doit se rappeler que la loi ne s'applique que dans le cas des particuliers, sociétés ou compagnies dont le capital est d'au moins $50,000; je ne crois donc pas qu'il résultera quelque inconvénient du mode de paiement que décrète la loi.

M. NESBITT: Si les compagnies sont appelées à ne faire qu'un seul versement par année, elles auront à acquitter cette taxe jusqu'en 1918?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Certainement.

L'hon. M. GRAHAM: Dans le cas où le département soupçonnerait que le relevé que soumet une compagnie n'est pas exact, que fera-t-on?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Voilà pourquoi le département nomme un ou plusieurs fonctionnaires pour le représenter dans chaque province. Dans ce cas-là, nous n'aurons qu'à donner instruction à ces fonctionnaires de faire une enquête au sujet des affaires du particulier, de la société ou de la compagnie en question et de vérifier le bilan afin de s'assurer de son exactitude.

M. NESBITT: Après avoir reçu le bilan de la société, vous ferez préparer le compte de taxes qu'elle sera appellée à acquitter. Alors, s'il survient un différend, la commission des arbitres entre en scène?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous ne sommes pas obligés nécessairement d'accepter l'état de la compagnie. Si nous avons des raisons de croire qu'il n'est pas exact, ce sera le devoir des fonctionnaires du département d'avoir une entrevue avec

la partie en cause et de vérifier l'état en question.

M. NESBITT: Avant de renvoyer l'affaire devant la commission des arbitres?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Alors, en face de cet état et de la vérification qui aura été faite des chiffres qu'il contient, une estimation sera préparée, et, avis en sera donné à la société dans les termes suivants: "Votre cotisation s'élève à tant sous le régime de la loi de 1916 établissant une taxe de guerre sur les profits du commerce".

L'hon. M. GRAHAM: Mais le département exécute toutes ces formalités par l'entremise de son propre organisme. Lorsqu'il s'agit de contributions municipales, un particulier peut réclamer contre la contribution imposée à un autre particulier. William Smith est d'avis que l'évaluation de la propriété de John Brown, par exemple, n'est pas juste, et il réclame contre la décision des estimateurs. Aux termes de cette loi, pareille démarche est-elle autorisée, ou bien le département assumera-t-il toute la responsabilité?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le département assumera entièrement la responsabilité. A mon avis, il n'est pas désirable d'introduire cette formalité. Dans les municipalités, un citoyen peut réclamer s'il n'est pas satisfait de l'évaluation qui frappe la propriété de son voisin; mais en ce qui concerne les impôts du Gouvernement fédéral, ce principe n'a jamais été appliqué. Dans les questions qui se rattachent aux taxes de douanes, seules les parties intéressées ont le droit de réclamer, s'il en était autrement, vous vous trouveriez en face d'une situation qui pourrait donner lieu à des contestations interminables.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne crois pas non plus que la chose soit désirable. Il n'y a rien qui empêche un citoyen de fournir des renseignements au département.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'Etat et les compagnies qui sont soumises à l'impôt sont les seules parties intéressées.

L'hon. M. MARCIL: Avez-vous l'intention de publier ou de rendre publiques les sommes que versera chaque compagnie au trésor public?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si le Parlement tient à avoir des rapports concernant les résultats de cette mesure, nous lui en fournirons.

Pour payer l'impression et la distribution de 4,000 exemplaires du rapport de la commission fédérale d'embellissement d'Ottawa et de Hull, $2,000.

[Sir Thomas White.]

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Maintenant que nous avons le plan de la commission, je désirerais savoir quels sont les projets du Gouvernement concernant la mise en pratique de ce que la commission a suggéré.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le député de Rouville (M. Lemieux) a posé cette même question, l'autre jour, en l'absence du chef de l'opposition. J'ai répondu qu'aussitôt la session terminée, je me mettrais à étudier le rapport avec le plus grand soin. Je sais que le chef de l'opposition s'intéresse beaucoup à cette question et je crois que le conseil de ville a institué un comité chargé de s'aboucher avec le Gouvernement à ce sujet, en temps utile. Je suis heureux que les plans paraissent plaire aux citoyens d'Ottawa et aux membres de cette Chambre, et qu'en général la commission soit considérée comme ayant bien rempli son devoir. Le chef de l'opposition demande ce que nous allons faire maintenant? Eh bien, je vais étudier à fond les avis que nous a donnés la commission, puis le Gouvernement discutera la question avec les représentants du conseil de ville d'Ottawa et verra ce qu'il a à faire. Le chef de l'opposition le sait, ce plan tire surtout sa valeur de ce qu'il représente le modèle des améliorations auxquelles le Gouvernement, la cité d'Ottawa, la ville de Hull et les compagnies de transport devront travailler de concert durant de longues années et de ce qu'il pourra, par conséquent, leur être utile. Mais il contient certains avis particuliers dont il faudra étudier l'à-propos, et c'est ce que nous ferons aussitôt que possible, après la session. C'est à peine si j'ai pu jeter un rapide coup d'œil sur le rapport depuis qu'il a été présenté.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Comme je m'intéresse à cette question, j'ai étudié le rapport et je dois dire que la commission a fait là un beau travail. Il contient certains avis que je ne goûte pas—nous ne pouvons être tous d'accord—mais je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre va se mettre à l'étudier aussitôt que possible. Il a été très occupé pendant la session, et tout ce qu'on peut espérer, c'est qu'il l'étudie après la prorogation et le discute avec les représentants du conseil de ville. Les travaux à exécuter seront immenses, il faudra des années pour les achever, et, par conséquent, il serait bon de commencer sans retard à faire ce qui peut se faire.

Pour payer les dépenses de la commission d'économie et de développement, $25,000.

M. NESBITT: Quelqu'un va-t-il nous expliquer ce que cela signifie?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est une commission qui étudie depuis cinq ou six mois les conditions économiques de ce pays, surtout au point de vue des exigences de la situation où nous nous trouverons après la guerre.

M. NESBITT: De qui le premier ministre veut-il parler en disant "nous"?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Du pays, naturellement. Le mot "nous" est souvent employé dans ce sens, et je suppose que mon honorable ami n'y a pas d'objection?

M. NESBITT: Je ne savais pas si cela voulait dire le Gouvernement ou bien le peuple.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Leurs intérêts sont identiques.

M. NESBITT: Pas toujours.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: D'après mon honorable ami, peut être pas toujours, mais d'après nous, toujours.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: De qui se compose cette commission?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le sénateur Lougheed en est le président.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est un homme compétent.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Les autres membres de la commission sont M. Farrell, de la Colombie-Anglaise; le docteur Rutherford, de l'Alberta; M. Hopkins, de la Saskatchewan; M. William Smith, de la province d'Ontario, député à ce Parlement; M. W. B. Ross, horticulteur fruitier de la Nouvelle-Ecosse, et M. Rolland, de Montréal. Ils ont l'aide de nombre de gens qui font force recherches, comme par exemple, le personnel de certaines universités. M. William Pearce, autrefois du Pacifique-Canadien, a étudié le développement des chemins de fer dans leurs rapports avec la colonisation et a préparé des plans qui sont très importants si j'en juge d'après les grands éloges qui en ont été faits par ceux qui ont eu l'occasion de les examiner. On m'a demandé de les examiner moi-même, mais je n'en ai pas eu le temps au cours de cette session. Le sénateur Lougheed, qui m'a prié particulièrement d'examiner ce travail, le juge très important; il n'embrasse, jusqu'à présent, que les trois provinces de l'Ouest, mais le président de la commission des chemins de fer à qui on l'a soumis y attribue tellement d'importance qu'il espère qu'il comprendra les autres provinces. On pense qu'il sera d'une grande utilité aux commissaires des chemins de fer. Les travaux de la commission m'ont été signalés tant verbalement que par écrit; malheureusement, comme je ne pensais pas qu'il s'agirait si tôt de cet item, je n'ai pas eu le temps de consulter les notes que j'ai, pour en démontrer la véritable importance. Ce n'est pas en cinq ou six mois que la commission a pu recueillir assez de données pour faire une œuvre absolument complète; mais je crois que cette œuvre, telle qu'elle est, ne manque ni d'importance ni d'intérêt. La commission a obtenu l'aide des fonctionnaires des différents ministères, elle leur a assigné certains devoirs particuliers et ils ont employé tout leur temps à s'en acquitter. Pour avoir été aussi peu annoncé qu'il l'a été le travail de la commission n'en est pas moins important.

J'ajouterai que M. Sanford Evans, qui a compris dans ses travaux comme membre de la commission chargée de faire rapport au sujet du canal de la baie Georgienne, une étude très soignée de la question du transport des marchandises sur les marchés, a été prié de donner le bénéfice de son ouvrage et de son étude à cette commission et va se rendre à cette requête.

M. NESBITT: La commission s'occupe-t-elle aussi de la question d'immigration?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elle s'en est occupée en commun avec le ministère de l'Intérieur et d'autre façon, et son président m'a fait verbalement des propositions importantes; Je n'ai pas encore eu l'occasion de m'en occuper, mais je le ferai aussitôt que possible.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: La Chambre ne connaît pas tous les commissaires. Pour moi, j'ai le plaisir de connaître le sénateur Lougheed et M. Smith, député à ce Parlement. Tous deux sont comptents; je suis certain qu'ils s'occuperont consciencieusement des intérêts du pays et du Gouvernement. Je ne doute pas que le Gouvernement ait la part du lion. Le premier ministre a parlé des travaux de la commission en termes plutôt vagues; je ne sais pas exactement en quoi consistent ces travaux, mais je suppose que j'aurai à en juger d'après le rapport qu'elle présentera à la Chambre peut-être au cours de la prochaine session.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je pense qu'à la prochaine session elle pré-

sentera un rapport absolument complet; mais il faut se rappeler qu'un des membres les plus importants de la commission et dont le travail sera sans doute jugé très utile n'appartient pas au parti conservateur, je veux parler du docteur Rutherford, autrefois membre de cette Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il est très compétent; s'ils étaient tous comme lui ils feraient un ouvrage satisfaisant.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne sais trop à quel parti politique les autres appartiennent, j'ignorent si M. Hopkins est conservateur ou libéral.

L'hon. M. GRAHAM: Et M. Smith?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il n'existe aucun doute à l'égard de M. Smith, pas plus qu'à l'égard du président, le sénateur Lougheed. S'ils possèdent les aptitudes nécessaires, je ne crois pas que le fait d'être affiliés au parti conservateur les rende moins recommandables.

L'hon. M. GRAHAM: Ils peuvent être très acceptables, en dépit de cela.

Pensions payables par suite de la campagne des féniens, 1866-1870, $2,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce crédit est augmenté, parce qu'on a élevé la pension accordée à Madame Caroline McEachren. Elle recevait autrefois 50 cents par jour. A la demande de la commission des pensions, cette somme a été portée à $1.25 par jour.

Pensions payables à des miliciens par suite du soulèvement de 1885, et pour services actifs en général, $20,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La diminution de ce crédit est due aux causes suivantes: Ce crédit est ordinairement de $20,000; l'an dernier, il a été voté $100,000, avec l'intention d'appliquer cet argent au paiement des pensions aux soldats d'outremer. Plus tard, ce dernier crédit a été trouvé insuffisant et une somme plus considérable a été votée. Par conséquent, $80,000 sur les $100,000, n'ont pas été employés. Cette année, nous demandons un crédit de $20,000, comme par les années passées.

L'hon. M. MARCIL: Ce crédit est affecté aux pensions et vu que le recrutement est une question qui s'y rapporte, on me permettra peut-être d'appeler l'attention du premier ministre sur un entrefilet paru dans l'"Evening Journal" d'Ottawa, hier soir, au sujet de la question du recrutement que j'ai soulevée hier. Le journaliste en question n'a peut-être pas pris le temps de lire les explications que j'ai données au sujet des chiffres mentionnés par le sénateur Mason, relativement au pourcentage des enrôlements. Je citerai l'entrefilet:

Les chiffres cités par le sénateur Mason, la semaine dernière, sur le pourcentage des enrôlements parmi les différentes classes de la population, donnent le résultat suivant, pour les 320,000 qui ont pris du service:

Enrôlements.	Percentage.	Nombre.
Canadiens de langue anglaise, nés au pays..	28½	91,200
Canadiens de langue française, nés au pays ..	4½	14,400
Sujets britanniques, nés hors du Canada..	61	195,200
Nés à l'étranger..	6	19,200
	100	320,000

Je suppose que ces chiffres ne sont pas officiels, car ils ont été demandés plusieurs fois dans cette Chambre, sans qu'on ait pu les obtenir. Il ne serait pas juste de représenter le nombre des Canadiens-français enrôlés, par les chiffres fournis uniquement par la province de Québec, car beaucoup de Canadiens-français se sont enrôlés dans les autres provinces, principalement à Edmonton, dans le Nouveau-Brunswck et dans l'Ontario. On trouve des Canadiens-français dans presque tous les bataillons organisés dans ces parties du pays. L'honorable premier ministre a dit hier que ces chiffres n'étaient pas officiels et je m'en rapporte à cette déclaration. Mais il y a encore un autre paragraphe et c'est surtout contre celui-là que je proteste. Commentant les chiffres ci-dessus, le "Journal" dit:

En présence de pareils chiffres, des députés comme M. Roch Lanctot et M. Marcil ne feraient-ils pas mieux de travailler au recrutement dans la province de Québec que de chercher à décourager les enrôlements dans les autres parties du pays? Il est évident qui ni l'agriculture ni l'industrie n'ont eu à souffrir du trop grand nombre des enrôlements dans la province de Québec et il n'est pas probable qu'il en soit ainsi, à l'avenir.

Pour ma part, j'ai toujours travaillé en faveur du recrutement. Je n'ai pas refusé une seule des invitations qui m'ont été faites d'adresser la parole dans les assemblées de recrutement ou autres. Je ne mérite pas les reproches du "Journal". Je n'ai jamais cherché à décourager les enrôlements.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je me suis adressé au sous-ministre et j'ai été informé que ces chiffres ne sont pas officiels.

L'hon. M. GRAHAM: Se propose-t-on d'appliquer, dès cette année, les conclusions du rapport du comité des pensions?

La Chambre a nommé un comité spécial pour étudier cette question et je crois que son rapport nous sera soumis aujourd'hui ou demain. Le Gouvernement se propose-t-il d'en appliquer les conclusions immédiatement?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous n'avons pas encore reçu le rapport. Je crois qu'un projet du rapport est préparé et j'ai discuté la question avec le président de la commission. Il est probable que quelques-unes des conclusions seront adoptées à cette session, entre autres celles qui concernent la nomination d'une commission permanente des pensions. Notre intention est de faire tout ce qui sera possible, dès à présent, sans trop prolonger la session.

L'hon. M. GRAHAM: Faudra-t-il adopter une loi à cet effet?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que oui, mais cette loi ne sera pas de nature à retarder nos travaux.

Pensions.—Guerre européenne, $3,000,000.

L'hon. M. GRAHAM: La question que j'ai posée relevait plus directement de ce crédit.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le département a calculé que nous aurons besoin de cette somme. Si le comité spécial décide d'augmenter les pensions, je crains que ce crédit ne soit pas suffisant, mais il suffira probablement d'ici à une nouvelle session.

L'hon. M. GRAHAM: Quand le rapport du comité sera-t-il déposé?

L'hon. M. HAZEN: J'espère pouvoir le déposer sur le bureau de la Chambre demain.

Gouvernement civil.—Bureau de l'auditeur général.—Pour les cinq emplois de commis dans la 3e division, subdivision B, $2,500.

M. NESBITT: Il y a quelque temps, nous avons reçu une circulaire dans laquelle il était dit qu'un employé ne peut pas vivre avec $500 par année. Ne serait-il pas préférable d'avoir moins de fonctionnaires et de les mieux payer?

L'hon. M. ROGERS: Ils aiment à se partager le travail.

M. NESBITT: Leur travail consiste à faire acte de présence et à se regarder les uns les autres.

L'hon. M. ROGERS: Vous aurez à discuter cela avec l'auditeur général.

Bureau du Haut Commissaire, Londres.—Pour la permutation de Edwin McLeod, agent d'immigration, à la deuxième division, subdivision A, dans le bureau du Haut Commissaire, à Londres, à partir du 17 septembre 1915, à un salaire de $1,800 par année, $970.

L'hon. M. GRAHAM: Le Gouvernement a-t-il quelque déclaration à faire concernant le haut commissaire?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce crédit ne concerne que la promotion d'un commis, d'un département à un autre.

Douanes.—Appointements et dépenses imprévues, dans les différents ports du pays, y compris des gratifications aux fonctionnaires pour travail supplémentaire, nonobstant les dispositions de la loi du service civil, $3,590,000.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est l'effectif de cette armée de fonctionnaires et que veulent dire les mots " nonobstant les dispositions de la loi du service civil "?

L'hon. M. REID: Nous avons 29,033 fonctionnaires dans les différents ports du Canada.

L'hon. M. GRAHAM: De combien le nombre de ces fonctionnaires a-t-il été augmenté?

L'hon. M. REID: Il n'y a pas eu d'augmentation; le nombre des fonctionnaires a été diminué considérablement, depuis l'an dernier. Quand des fonctionnaires sont partis pour le front ou que des vacances se sont produites pour d'autres raisons, nous n'avons pas nommé de remplaçants, sauf dans les cas de nécessité absolue. Les recettes ont diminué depuis le mois d'août 1914, mais à l'heure présente, les affaires reprennent dans certains ports; à Montréal, par exemple, le trafic est plus considérable qu'il n'a jamais été.

L'hon. M. MARCIL: Les nominations à Montréal sont-elles faites sous l'empire de la loi du service civil?

L'hon. M. REID: L'aspirant doit passer un examen d'aptitudes, avant d'être nommé. La loi du service civil exempte les douaniers de l'examen.

M. NESBITT: Que signifient les mots " nonobstant les dispositions de la loi du service civil "?

L'hon. M. REID: Dans les différents ports, les fonctionnaires sont tenus de travailler, après les heures régulières et la loi ne permet pas de leur accorder une rénumération supplémentaire et, pour qu'ils soient indemnisés, il faut que la Chambre vote un crédit spécial, avec cette formule.

M. NESBITT: Quelles sont les heures régulières de ces fonctionnaires?

L'hon. M. REID: A Toronto, les heures sont de neuf heures du matin à quatre heures du soir. Il peuvent ensuite travailler pendant deux ou trois heures supplémentaires, pour surveiller les arrivages, à raison de 30 cents par heure. Dans le rapport de l'auditeur général, on trouve plusieurs articles ainsi conçus: appointements $900; gratification additionnelle, $250.

L'hon. M. MARCIL: A Montréal, les nominations sont-elles faites sur la recommandation du percepteur des douanes de ce port?

L'hon. M. REID: Tous ceux qui sont nommés doivent obtenir l'approbation du percepteur et passer un examen d'aptitudes.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a une question que le ministre pourrait expliquer franchement, une fois pour toutes; je veux parler des admissions en franchise, au port de Morrisburg, dont il a déjà été question à plusieurs reprises dans cette Chambre.

La preuve a démontré que le sous-commissaire des douanes a écrit une certaine lettre. Mais le ministre de la Milice, adressant l'autre jour la parole en cette enceinte, a déclaré que la permission avait été accordée par le ministre des Douanes lui-même. Il y a maintes déclarations contradictoires au sujet des importations en franchise qui ónt eu lieu à Morrisburg. Le fait est que, plusieurs mois avant que l'affaire fut ébruitée, j'ai reçu de nombreuses lettres de citoyens de Morrisburg qui m'apprenaient que maints ballots de marchandises entraient au pays par Morrisburg et étaient mis dans une construction qu'avait louée une compagnie dont le nom m'échappe—une nouvelle compagnie organisée dans ce dessein, à n'en pas douter. Je n'ai pas cru qu'il m'appartenait de faire une enquête sur ce qui se passait, pensant que ces importations avaient peut-être lieu en vue de la guerre; mais les récents événements nous ont presque portés à nous demander pourquoi ces importations ont été tolérées. Après ce qui s'est passé dernièrement, les renseignements que j'ai eus semblent indiquer qu'il s'est importé en franchise à Morrisburg une très grande quantité de marchandises sur lesquelles les droits auraient dû être acquittés. Les uns vont jusqu'à dire que cette marchandise a été importée puis expédiée comme si elle avait été fabriquée au Canada, les étiquettes ayant été changées à Morrisburg. Pour ce motif et pour d'autres, nos fabricants

d'articles semblables à ceux qui ont été importés en franchise à Morrisburg se sont plaints hautement. Il peut y avoir lieu de tolérer pareille chose dans certaines circonstances; mais jusqu'à présent il n'a pas été prouvé que ces importations étaient nécessaires ou légitimes. Mais le ministre devrait comprendre qu'elles mettent le percepteur des douanes à Morrisburg dans une situation embarrassante—du moins, je me serais trouvé dans une situation fâcheuse, si j'avais été percepteur à cet endroit. Je connais très bien M. Drew, le percepteur, et je n'ai pas la moindre hésitation à dire qu'il ne laisserait rien faire s'il ne pensait pas y être autorisé par le département et que cela est conforme à ses désirs.

Voici ce qui en est. Une lettre du département lui a donné l'ordre de faire telle et telle chose. Pourtant, il n'a pas pu conserver cette lettre pour se disculper, et il n'a pas aujourd'hui d'autorisation écrite de sa conduite. Si on l'accuse d'avoir fait plus que le département avait l'intention de lui faire faire, bien qu'il ait cru qu'il n'avait pas au-delà, il ne peut pas prouver, pour se disculper, qu'il avait reçu des ordres. Le ministre est tenu d'expliquer à la Chambre comment cela est arriver, et de lui dire quels articles on été importés en franchise. Car le département le sait. Je ne veux pas me mêler de l'enquête qui se poursuit elle est hors de question. Mais le ministre est au courant de toute l'affaire; tout s'est passé d'après ses ordres, au dire du ministre de la Milice. Ne nous mettrait-il pas dans ces secrets et ne nous dévoilera-t-il pas tout?---Ce qui s'est importé; dans quel but; pourquoi les étiquettes ont été changées; quel était l'importateur; quel était le destinateur, et tout. Cela intéresserait le pays et dissiperait peut-être les soupçons qu'ont éveillés plusieurs des incidents de ces importations en franchise.

L'hon. M. REID: L'honorable député, je le suppose, a lu les dépositions recueillies au comité des comptes publics.

L'hon. M. GRAHAM: Il n'a pas de compte à nous rendre.

L'hon M. REID: Est-ce que le comité des comptes publics n'est pas responsable à la Chambre?

L'hon. M. GRAHAM: C'est le ministre qui l'est.

L'hon. M. REID: Oui, la responsabilité retombe sur moi. Il n'y a rien de caché dans cette affaire. Elle a été expliquée au comité des comptes publics. Je dirai tout

d'abord, ainsi que je l'ai déclaré au comité des comptes publics, que nous devons nous procurer plusieurs choses pour les premiers détachements. Le ministre de la Milice en a obtenu plusieurs de l'autre côté de la frontière. Il m'avait prié de prendre des mesures pour en permettre l'importation aux différents ports de douane de tout le pays. On se demandait si ces articles pourraient venir des Etats-Unis et être envoyés au front en passant par le Canada. J'ai donné des ordres...

M. CHISHOLM (Antigonish): Ce'a s'applique-t-il aux vêtements?

L'hon. M. REID: A tout ce dont avaient besoin les troupes qui s'en allaient au front combattre pour l'empire britannique—aux vêtements, aux munitions, aux canons ou à n'importe quoi. Tels sont les ordres que j'ai donnés—de laisser entrer au pays tout ce qu'il fallait faire passer par le Canada et qui devait servir à nos troupes qui allaient se battre pour l'empire britannique. Ces importations, il va sans dire, avaient lieu à la connaissance du ministre de la Milice, et d'après ses ordres. J'ai ordonné aux commissaires des douanes de les admettre dans n'importe quel poste de douane du Canada ou le ministère de la Milice désirerait. Le commissaire des douanes dépêcha l'un de ses employés à Morrisburg pour transmettre des ordres au percepteur. Il écrivit une lettre qu'il remit à l'employé qui partait pour Morrisburg et qui devait la lire à M. Drew. Cependant, nous avons tenu notre correspondance avant de la dévoiler plus tard. Nul ne savait si on s'opposerait à ce que ces articles passent par le Canada.

M. TURRIFF: N'a-t-on pas dit au percepteur qu'il n'y avait que des mitrailleuses?

L'hon. M. REID: Si l'honorable député veut prendre patience, je répondrai volontiers à ces questions, lorsque j'aurai fini.

M. MACDONALD: Dans ce cas, que le ministre ne soulève pas la question du droit qu'avait le Canada de permettre les importations.

L'hon. M. REID: En ce temps-là, les journaux de partout demandaient si nous pourrions importer des Etats-Unis des munitions et d'autres choses, y compris des mitrailleuses.

L'hon. M. GRAHAM: Elucidons ce point. Il s'agissait de savoir si les Etats-Unis avaient le droit de les laisser exporter, mais le droit du Canada d'en permettre l'importation n'était pas mis en doute. Ces articles devaient nous servir et servir aux alliés.

L'hon. M. REID: Le droit d'en permettre l'exportation pouvait être mis en doute. Nous n'avons pas gardé, et nous n'avions pas l'intention de garder, la liste des marchandises importées en franchise.

M. TURRIFF: Pourquoi?

L'hon. M. REID: L'honorable député demande pourquoi. Le représentant d'Assiniboia a beau parler ainsi; mais je dois ticles ont été importés pour les soldats qui partaient pour le front. Le Gouvernement avait alors des raisons de chercher à se procurer tout ce qu'il pouvait—des mitrailleuses, des munitions—pour venir en aide aux troupes que nous envoyions en Europe.

M. TURRIFF: Et le ministre a simplement ouvert à deux battants les portes des douanes pour laisser entrer n'importe quoi, et il a permis à des fournisseurs tels que J. W. Allison de faire toutes sortes de bénéfices qui auraient dû tomber dans les coffres publics.

L'hon. M. REID: Le représentant d'Assiniboïa a beau parler ainsi; mais je dois déclarer que quel que soit celui qui l'a renseigné, ces renseignements sont entièrement faux et mensongers, du premier au dernier. Qu'il me soit permis d'ajouter que, lorsque l'honorable député sera hors de cette enceinte. je dirai en sa présence que cela est absolument faux et mensonger. Les importations n'ont pas lieu de cette manière.

M. TURRIFF: Le ministre sait-il ce qui a été importé?

L'hon. M. REID: L'honorable député sait fort bien ce qui a été importé.

M. TURRIFF: Le ministre le sait-il?

L'hon. M. REID: Je sais ce qui s'est importé; il n'est rien entré au pays, sauf ce qui a été expédié au ministère de la Milice à Ottawa, ou au camp de Valcartier, et tout cela est sorti de la manière ordinaire. Pas un dollar valant de marchandise n'a été importé au Canada, si ce n'est ce qui est légalement entré et qui a été expédié au ministère de la Milice.

M. TURRIFF: Le ministre n'a pas plus d'idée qu'un autre de ce qui a été importé. La porte était ouverte à deux battants.

Le percepteur des douanes à Morrisburg a déclaré au comité des comptes publics qu'il ne connaissait absolument rien des importations; qu'il ne savait pas com-

bien de douzaines ou de centaines de caisses sont entrées au pays; qu'elles sont arrivées là et qu'elles ont été expédiées dans des barges, par trente à quarante à la fois. Il ne savait pas ce que c'était, ni si c'était des mitrailleuses, des munitions, des vêtements ou d'autres choses. Si le percepteur des douanes de ce poste ne savait pas ce qui a été importé, comment mon honorable ami le sait-il? Le percepteur dit qu'il n'a pas été tenu note des importations. En présence de ces faits, attestés sous serment par le douanier, comment le ministre peut-il dire qu'il sait tout ce qui a été importé?

L'hon. M. REID: Le douanier a dit qu'il ne connaissait pas le contenu des ballots, parce qu'ils n'avaient pas été ouverts et examinés. Cela est parfaitement vrai, mais la marchandise a été expédiée à Ottawa et à Valcartier, et le ministre de la Milice a une liste de tout ce qui est entré à Morrisburg, et cette liste se trouve aussi au camp de Valcartier.

Le Gouvernement est donc parfaitement au fait de ce qui se rattache à tout ce qui s'est importé à Morrisburg, où nous avons pour percepteur un vénérable vieillard de soixante-dix ou soixante-douze ans auquel je n'ai absolument rien à reprocher. Ordre lui avait été donné d'admettre en franchise les mitrailleuses et autres articles de cette catégorie expédiés au ministre, au ministère de la Milice ou au camp de Valcartier. Les articles que l'on s'est procuré de cette façon, on les a importés entre la date de la déclaration de la guerre et le 14 ou le 24 octobre, au moment où il s'agissait des préparatifs de départ du premier contingent, de munir les soldats de mitrailleuses et de les transporter de l'autre côté de l'océan, où l'on prévoyait qu'ils seraient immédiatement dirigés vers le front. Ne convenait-il pas de les équiper de façon aussi parfaite que possible? Et cependant, l'honorable député d'Assiniboïa fait d'un œuf un bœuf parce que je me suis employé, en ma qualité de ministre des Douanes, à obtenir ces objets d'équipement et à les faire transporter à travers le territoire canadien. Voici ce que j'ai à répondre à mon honorable ami et que je déclare à la face du pays tout entier: on se trompe entièrement en disant que des marchandises ont été importées à Morrisburg contrairement à la loi, à l'insu et sans le consentement du ministère des Douanes, ou sans que ce dernier fût au fait de ce qui s'importait. J'espère donc que l'honorable député d'Assiniboïa ne cherchera plus à induire les gens en erreur en faisant des assertions de ce genre.

[M. Turriff.]

M. TURRIFF: Au dire du ministre, ordre avait été donné au percepteur de la douane à Morrisburg d'admettre en franchise sans en prendre note, les articles adressés au ministre de la Milice ou à destination du camp de Valcartier. Ce n'est pas précisément ce qu'établissent les dépositions recueillies au comité des comptes publics. En effet, il ressort des témoignages que d'après les ordres que le commissaire lui donna dans une lettre qui lui fut apportée par un employé qui la rapporta, M. Drew devait admettre en franchise tous les articles adressés à un certain groupe de personnes de Morrisburg. Il n'était nullement question de l'envoi de ces articles au ministre de la Milice ou au camp de Valcartier. Ces ordres, disait-on, avaient été donnés pour qu'on ne prélevât point de droit sur les mitrailleuses destinées à la section Sifton.

Il a été établi par la suite que l'importation des mitrailleuses s'est faite à Cornwall et non à Morrisburg. C'est ce qui me fait dire que l'on pouvait importer n'importe quoi. Comment le ministre des Douanes sait-il ce que l'on a importé? Comment peut-il le savoir?

L'hon. M. REID: L'enquête a établi, si je ne me trompe, que toutes les parties des mitrailleuses, les affûts exceptés, ont été importées à Morrisburg. Ces articles il est vrai, n'étaient pas adressés au ministre de la Milice. On les avait expédiés à d'autres parties des Etats-Unis puis renvoyés à Morrisburg, mais ils n'étaient pas consignés au ministre de la Milice lui-même. De Morrisburg on les expédia soit au ministre, soit au ministère, soit à Valcartier, conformément aux ordres donnés au percepteur de la douane. Ce fonctionnaire a déclaré, je crois, n'avoir pas examiné ces articles dont l'importation se faisait sous ses yeux; s'il avait été soucieux de son devoir, il se fût rendu compte du nombre de colis et en eût pris note au fur et à mesure qu'ils arrivaient. Mais il ne l'a pas fait. Je ne l'en blâme point, me bornant à faire observer que, à mon avis et à celui des fonctionnaires, il ne s'est importé là d'autres articles que ceux qui étaient destinés au ministère de la Milice, et que ce dernier a reçu tous ceux qui ont été importés pour son compte.

Morrisburg n'est pas le seul endroit dont on puisse parler ainsi, car la même chose a eu lieu ailleurs. L'honorable député d'Assinoboïa devrait assurément nous savoir gré de ce que nous sommes efforcés de toute manière d'aider le ministère de la Milice à se procurer des mitrailleuses, des projectiles et autres articles dont il

pouvait avoir besoin pour équiper aussi parfaitement que possible les soldats sur le point de partir au front.

M. TURRIFF: Mon honorable ami dit que si le percepteur de la douane à Morrisburg avait acompli son devoir il aurait tenu compte de ces importations-là. Lui avait-il donné ordre d'en tenir compte? D'après les ordres qu'on lui avait donnés, ce fonctionnaire—il l'a lui-même déclaré sous serment—ne devait pas faire payer de douane aux articles expédiés à certaines personnes, il ne devait pas s'en occuper et n'en point faire l'inscription. Le ministre prétend maintenant qu'il aurait dû le faire. Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de déposer la copie des ordres donnés au percepteur de la douane? S'il ne la dépose point, nous devrons supposer que le fonctionnaire qui a reçu la lettre d'instructions, et fut prié de la remettre au porteur après l'avoir lue est homme à se rappeler les ordres qui lui furent ainsi transmis. Je me plais à espérer que le ministre daignera déposer la copie de ces ordres.

Il reste donc établi que la porte était ouverte aux abus et que l'on aurait pu importer n'importe quoi. Nul, à mon avis, ne sait au juste ce que l'on a importé.

L'hon. M. GRAHAM: On a précisément demandé à ce fonctionnaire s'il soupçonnait que l'on eût fait admettre en franchise d'autres articles que ceux qui étaient destinés à la milice, et il répondit qu'il ne le soupçonnait nullement.

M. TURRIFF: Il a dit qu'il ne savait absolument rien de ces articles, qu'il ne s'en était pas occupé.

L'hon. M. GRAHAM: Il a déclaré n'avoir aucun soupçon. Je lui ai moi-même fait cette question.

M. TURRIFF: Il n'a pas examiné les articles et ne savait même pas combien on en avait importé.

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

Reprise de la séance.

Chemins de fer et Canaux.—Imputable sur le revenu.—Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.—Prêt n'excédant pas $8,000,000 remboursable à demande, portant intérêt payable tous les six mois au taux de six pour cent (6 p. 100) par an, et devant servir au paiement des dépenses faites ou de la dette contractée pour solder l'intérêt des valeurs de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au comblement du déficit de l'exploitation et à l'achat de matériel roulant; le remboursement dudit prêt devant être garanti par hypothèque grevant l'entreprise de la compagnie du chemin de fer, les conditions à être stipulées au contrat hypothécaire devant être approuvées par le Gouverneur en conseil, et l'emploi de la somme prêtée devant être conforme aux prescriptions du Gouverneur en conseil, $8,000,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances): Puisque nous en sommes rendus à l'examen de cet article du budget et de celui qui, venant après celui-ci, autorise un prêt de $15,000,000 à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, je fournirai en peu de mots les explications que certains membres de la gauche ont demandées la dernière fois que ces prêts sont venus en discussion. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a demandé si l'ingénieur en chef du Gouvernement avait donné son certificat attestant que la construction de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique est entièrement terminée depuis Winnipeg jusqu'à Prince-Rupert. En me reportant à la loi du Transcontinental-national et à la convention relative à la construction de cette division du Transcontinental, je constate qu'il n'est point stipulé de certificat comme preuve concluante de l'achèvement du chemin de fer—autrement dit, c'est une question de fait que celle de savoir si la construction du chemin de fer est terminée:

> Autant que la chose peut se faire quand il s'agit d'une voie ferrée nouvellement construite, le chemin de fer ne doit pas être d'un type inférieur à celui de la ligne mère du chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto, et la construction du chemin de fer doit être en conformité des plans et devis approuvés par le Gouvernement.

A ce propos, je rappellerai que sir Collingwood Schreiber, l'ingénieur en chef de la division de l'ouest du Transcontinental-national, dans un rapport du 1er avril 1915—il y a plus d'un an—disait:

> La division de l'ouest—de Winnipeg à Prince-Rupert—a été exploitée avec succès et sans interruption depuis le 6 septembre 1914. Un train rapide avec wagons-lits, wagons-buffets ultra modernes, a franchi la distance deux fois par semaine, aller et retour; de plus, un service quotidien, pour voyageurs et marchandises a été établi entre Winnipeg et Prince-George et a répondu à tous les besoins du trafic.

Sir Collingwood Schreiber donne ensuite le détail des travaux qui restent à faire.

En résumé, je dis que bien que le Grand-Tronc-Pacifique soit incontestablement d'un type élevé, il n'est pas comparable au Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. Beaucoup de ponts sur chevalets, par exemple, devront être remplacés par des ponts en acier. Il y a encore beaucoup

d'autres travaux à exécuter qui ne sont pas indispensables, pour l'exploitation de la ligne.

D'une manière générale, je puis donc répondre à mon honorable ami que bien que cette voie ferrée soit en exploitation, elle n'est pas encore dans les conditions voulues et ne le sera pas, d'ici à plusieurs années.

En me basant sur le rapport de sir Collingwood Schreiber que je viens de mentionner et sur la situation telle qu'elle existe aujourd'hui, je puis dire qu'il faudra au moins $4,000,000 ou $5,000,000 pour en faire un chemin de fer du type exigé.

Vu l'état du marché financier dont j'ai parlé dans mes explications concernant le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, il n'a pas été possible et il ne sera pas possible, d'ici à quelque temps, d'amener cette voie ferrée au point de perfectionnement requis par la loi.

Pour ce qui concerne le prêt au Nord-Canadien, je me suis procuré de la compagnie, depuis hier, un état estimatif des recettes brutes, des frais d'exploitation et des recettes nettes durant les exercices expirant le 30 juin 1915, 1916, 1917, 1918, 1919 et 1920.

L'état des recettes pour 1915 et 1916 confirme mes avancés d'hier, savoir que les recettes nettes de la compagnie du Nord-Canadien pour l'exercice de 1915, clos le 30 juin dernier, étaient de $6,623,000, tandis que pour l'exercice de 1916, elles sont de $9,770,000. Pour l'exercice de 1917, M. Hanna calcule que les recettes nettes atteindront $11,500,000; pour 1918, $13,700,000, pour 1919, $15,120,000, et pour 1920, $17,700,000. Après tout, ce sont là de simples approximations, mais que le gérant général du chemin de fer a sans doute établies en toute sincérité d'après les données les plus certaines en sa possession. Je vais donc les déposer, parce que je ne vois pas qu'il y ait lieu de différer la délibération de ces crédits, jusqu'à ce que ces estimations soient sorties des presses.

Ensuite, le député de Saint-Jean s'est attaqué au chemin de fer de Duluth à Winnipeg et au Pacifique; il s'est demandé si ce chemin est à l'avantage ou au détriment du réseau du Nord-Canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Le Nord-Canadien a garanti les obligations de ce chemin de fer.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Nord-Canadien les a garanties, mais je tiens à faire observer au comité que cette ligne était pour le Nord-Canadien, sinon la plus

[Sir Thomas White.]

avantageuse, du moins une des plus avantageuses de celles composant son réseau. Ses recettes pour l'exercice clos le 30 juin 1915 ont été de $310,000, et pour les 9 mois finissant au mois de mars, 1916, de $390,000. M. Hanna a annexé au rapport la note suivante:

Un trafic local très considérable alimente cette ligne, et, au surplus, est d'une très grande valeur pour le Nord-Canadien, comme anneau dans ses opérations de plein parcours entre les Etats-Unis et l'Ouest canadien.

Ce chemin de fer a encore beaucoup aidé au Nord-Canadien en ouvrant un débouché pour le grain à Duluth, quand les élévateurs de Port-Arthur se trouvèrent engorgés. Le Nord-Canadien n'a jamais transporté de grain à Duluth quand il y avait place à Port-Arthur.

La plus-value des recettes brutes et des recettes nettes de cette année par rapport à celles de l'an dernier, provient en grande partie du transport du grain à Duluth alors qu'il y avait encombrement à Port-Arthur et on transporta ce grain à Duluth à la demande de la Commission des Chemins de fer.

Je dépose cette note avec le reste.

Mon honorable ami de Renfrew-Sud m'a demandé un état des créances des entrepreneurs. Je me suis enquis auprès de la compagnie du Nord-Canadien, et j'ai reçu la lettre suivante, que l'assistant adressait au vice-président:

Quant aux sommes revenant aux entrepreneurs pour travaux exécutés, matériaux fournis et remises du fait de la construction, on y a entièrement pourvu sous forme de fonds déposés en fidéicommis ou de valeurs réalisables. Nous comptons solder la plupart de ces comptes au cours des prochains soixante ou quatre-vingt-dix jours.

J'expliquerai aussi au comité qu'il reste au crédit du compte en fidéicommis, c'est-à-dire du compte qui comprend le dépôt du produit des $35,000,000 d'obligations garanties par l'Etat sur la division de l'Ontario du Nord-Canadien entre Montréal et Port-Arthur, un reliquat de $1,300,000, et au crédit du compte représentant le produit des $45,000,000 d'obligations garanties par l'Etat il y a deux ans, un reliquat de $4,300,000. Il semble donc que joints à l'aide que nous nous proposons d'accorder, les fonds de la compagnie sont suffisants pour solder les créances des entrepreneurs mentionnés dans l'état des emprunts temporaires et dettes courantes. Je crois que j'ai donné en substance tous les renseignements que l'on m'avait demandés relativement à ces deux item.

L'hon. M. GRAHAM: Je m'aperçois qu'il s'est expédié une grande quantité de grain vers le sud. Je suis étonné de voir mon honorable ami s'en vanter en parlant du chemin de fer de Duluth.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne m'en vante pas.

L'hon. M. GRAHAM: J'aurais pensé qu'il aurait déploré voir le grain prendre le chemin du sud au lieu de se diriger vers l'est. Mon honorable ami se rend compte qu'il n'est pas facile de repasser ces états et de les examiner attentivement. Mes occupations à la Chambre, hier soir ainsi que cet après-midi, ne m'ont pas laissé le temps de les étudier. C'est peut-être le moment pour moi de dire que, en ce qui concerne ces deux chemins de fer, je ne vois pas la situation avec autant d'inquiétude que beaucoup de gens envisagent l'avenir des chemins de fer au Canada. Sans doute la guerre a mis le désarroi partout et les chemins de fer ont vu diminuer leur trafic, au point qu'à un moment donné le Canadien du Pacifique, que je juge être la plus forte compagnie de transport au monde, a vu tomber la cote de ses actions à un niveau qu'on n'aurait jamais prévu. Ce n'était pas à dire que le capital-actions du Canadien du Pacifique n'avait pas une valeur intrinsèque supérieure à celle indiquée par les cours, mais, au moins, en fallait-il conclure que, pour le moment, telle était la perturbation des affaires, telle était la diminution des recettes, d'ici quelque temps en tout cas, que l'acquisition de titres émis par cette compagnie ne serait pas avantageuse.

Mais ce malaise fut bientôt remplacé par l'ancien état de choses. Il est vrai que la récolte abondante de l'Ouest a sensiblement contribué, avec le transport de munitions et d'autres effets de guerre, à augmenter leurs recettes durant l'année dernière. Mais le principe fondamental qui devra guider nos compagnies de transport sera l'immigration au Canada, qui activera la production agricole, la culture d'une superficie plus considérable du sol et avec tout cela, une production plus grande par nos compagnies industrielles. L'état de choses est loin de me décourager. Si les circonstances étaient restées celles qu'on prévoyait, il y a quelques années, si l'immigration avait continué d'affluer au Canada pour ouvrir à la culture nos terres de l'Ouest et pour augmenter les superficies ensemencées, avec le progrès coïncident dont j'ai parlé, les compagnies de chemin de fer auraient fort à faire, aujourd'hui. Je n'ai aucune crainte pour l'avenir à leur sujet.

Aujourd'hui, nous faisons face à une situation financière particulière. Les compagnies semblent se trouver dans une situation dont les difficultés n'emportent sur celles que d'autres industries doivent surmonter, parce que nous savons tout à leur propos et parce que leurs proportions sont plus gigantesques que celles d'un grand nombre d'autres industries. Mais, en réalité, un grand nombre des industries du Canada se trouvaient dans un état précaire, lorsque la guere a éclaté. Au lieu de leur causer du tort, la guerre a été une bonne aubaine pour elles, au point de vue des finances; mais ce n'est pas ce qu'elle a été jusqu'à récemment pour les compagnies de transport.

Qu'on prenne le Grand-Tronc-Pacifique. L'entente avec cette compagnie était particulière et quelque peu complexe, l'ancien gouvernement construisant environ la moitié de la voie principale, de Moncton à Winnipeg, soit une distance de 1,800 milles, et la compagnie entreprenant, à certaines garanties, de construire la voie de Winnipeg à Prince-Rupert, la même distance à peu près—je crois que la voie de Winnipeg à Prince-Rupert n'est pas tout à fait aussi longue que celle de Moncton à Winnipeg. En outre, le Grand-Tronc-Pacifique devait construire le réseau d'embranchements auquel j'ai fait allusion, l'autre jour. C'est ce qu'il a fait, dans une mesure considérable, mais non dans la mesure qui sera nécessaire, si l'on veut alimenter la voie principale et si l'on veut s'assurer le trafic qu'on expédiera par ces embranchements, jusqu'aux centres développés et ceux dont il faut hâter encore les progrès. L'idée de construire cette ligne de façon à ce qu'elle atteignit le plus haut degré de perfection quant à sa construction, a donné lieu à des divergences d'opinion.

J'espère n'enfreindre aucun des règlements du comité, en étudiant un instant cet aspect de la question. Il y a deux principes dans la construction d'un chemin de fer. L'un consiste à construire la voie qui coûte le moins cher possible et d'après lequel on se contente de placer les rails sur les traverses avec peu ou point de terrassement, et avec des pentes et des courbes de diverses dimensions, de façon simplement à ce qu'on puisse commencer l'exploitation de la ligne, et ensuite, du moment qu'elle rapporte des bénéfices, à les affecter à l'amélioration de la voie et à la construction de travaux de perfectionnement. Dans sa première construction, le Nord-Canadien a adopté les derniers principes et ses différents embranchements par tout l'Ouest et l'Est, je crois, ont été construits sur les données d'une construction relativement facile. Lorsqu'il s'agit de

construire, le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental décidèrent d'adopter l'autre principe, c'est-à-dire, de construire immédiatement une voie du type le plus parfait, de façon à ce que, lorsqu'elle serait parachevée, elle pût fournir à la population du pays un transport au prix le plus modique possible, la ligne ayant été construite d'après les données d'une construction peu dispendieuse. Je n'ai pas besoin de discuter cela; le fait est évident. Nous ne pouvons dire, aujourd'hui, on ne pourra dire que plus tard, à fur et à mesure que les jours s'écouleront, de quel avantage cette construction supérieure est pour la population.

Tout le monde reconnait, aujourd'hui, que le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental forment le chemin de fer transcontinental le plus parfait qu'on trouve, en Amérique. Je crois qu'on ne peut trouver dans l'univers entier, de voie ferrée dont l'étendue et la construction l'emportent sur celles de notre Transcontinental. Afin d'utiliser une telle voie et de retirer un bénéfice de sa construction qui nous a coûté cher, il est nécessaire qu'elle ait beaucoup de trafic à transporter. Elle peut remorquer un plus lourd poids qu'aucune autre voie ferrée du continent ne peut remorquer aujourd'hui, malgré tous les perfectionnements qu'elle utilise. Cela rendra nécessaire le développement complet de l'Ouest aussi rapidement que possible, avec tous les progrès inhérents. Cela exigera que les industries et l'agriculture de l'Est se développent dans la plus large mesure. Cela leur rapportera des bénéfices, en retour, sous la forme de taux de transport abaissés. Le Gouvernement a prouvé, au cours des derniers mois écoulés, qu'il peut transborder le grain, à un tarif moins élevé que celui réclamé jusqu'alors. Le taux de 6 cents par boisseau depuis Armstrong—un endroit qui correspond avec Port-Arthur—jusqu'à Québec, est moins élevé qui ne l'a jamais été, celui réclamé auparavant par les chemins de fer, et le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (M. Reid) dit que sur ce parcours jusqu'à Québec, un bénéfice a été réalisé. Cela prouve amplement que la construction d'une voie de cette nature, si on lui fournit le trafic voulu, est, pour le présent du moins, plus avantageux à la population que ne l'est une voie ferrée dont la construction a coûté moins cher.

On doit se rappeler encore, monsieur le Président, que le trafic maritime a été grandement bouleversé et que c'est sur ce trafic et du Pacifique et de l'Atlantique que cette voie d'entier parcours compte jusqu'à un certain point pour son transport. Mais sur l'Atlantique aussi bien que sur le Pacifique ce trafic a diminué à un tel point que le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental n'ont pas réaliser de projet, sous ce rapport. L'immigration qui se chiffrent à des centaines de mille personnes s'est trouvée arrêtée. L'augmentation de l'étendue des terres qu'on pourrait—c'était l'espoir de tout le monde—mettre en culture et qui pourrait produire des récoltes abondantes, devient inutile, parce que les colons n'arrivent pas. En outre, beaucoup de nos habitants de l'Ouest, qui s'occupaient activement de la culture du sol sont partis pour la guerre. A ce point de vue, l'état de choses s'est modifié à un degré à ce point accentué qu'il est impossible de juger ce qu'aurait été le résultat si ces changements ne s'étaient pas produits. Pour les années à venir—et le nombre de ces années n'est pas aussi grand qu'on est porté à le calculer—je prévois une augmentation considérable dans le nombre des personnes qui viendront s'établir dans nos régions de l'ouest; j'entrevois l'essor de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba vers le progrès, après le laps de temps qui suivra la guerre, essor qui nous étonnera tous, sans excepter les habitants de ces provinces eux-mêmes.

Quelques-uns de nos amis sont à la guerre; quelques-uns ont été tués tandis que d'autres ont été blessés; d'autres se trouvent au fort de la mêlée et nous ignorons quand nous entendrons parler d'eux; d'autres qui sont membres de nos familles se préparent à partir. A cause de tous ces faits, le temps est venu—et je le dis de propos délibéré—où nous savons sur les épaules de qui la responsabilité de l'administration est placé et devons prendre courage et ne pas devenir pessimistes. Ayons confiance dans la force du Canada, car notre pays est capable de supporter tous ces fardeaux au fur et à mesure que les années s'écouleront; et nous ne devons pas, à cause des circonstances où nous nous trouvons placés, aujourd'hui, et de découragements temporaires que nous pouvons éprouver, laisser croire au public que nous avons perdu confiance dans l'aptitude de notre pays à faire ce que nous avons commencé à accomplir, et qui consistait à assurer le progrès d'un des plus grands pays du monde. Nous ne devons pas oublier que nous sommes un peuple jeune et virile; que dans des circonstances ordinaires, nous donnons à notre terre, le meilleur de ce que

nous possédons; que notre progrès, au point de vue de peuple et au point de vue de nos ressources naturelles, doit se poursuivre, que nous avons des qualités qui nous sont particulières ainsi qu'à nos ressources naturelles et qui feront du Canada ce que nous espérons faire de lui et ce que nous croyons, aujourd'hui, qu'il peut devenir, si nous nous en tenons simplement à la base et à la vérité de nos convictions.

Cet état de choses relatif aux chemins de fer se produit dans un temps où nous semblons porter la dernière livre de ce que nous pourrons porter; que nous tomberons ou non d'accord pour aider les chemins de fer en cette façon ou autrement, ma propre conviction est que nous avons tous besoin d'un peu du courage et de l'énergie qu'avaient nos pères, lorsqu'ils sont venus s'établir en ce pays pour y établir leurs foyers. Ces qualités doivent se retrouver dans leurs descendants; nous devons rester fidèles à ce que nous estimons contribuer notre devoir et, cette attitude étant observée, plus tôt que nous ne l'espérons peut être, nous constaterons que le Gouvernement fédéral a besoin de tous ces chemins de fer et qu'il sera capable de les faire servir à son propre avantage et à celui de la population en général.

Au cours des années à venir, pour le Grand-Tronc-Pacifique avec sa construction magnifique, j'entrevois un trafic considérable dont le cours se trouvera sur le littoral de l'Atlantique et qui se dirigera sur le Pacifique, et vice versa. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a fait un grand pas dans cette voie et il a lui-même fait connaître son nom par tout l'univers. Qu'importe ce que nous avons pu faire par le chemin de fer du Pacifique-Canadien, dans le passé, et qu'importe certaines critiques, le fait demeure que le chemin de fer du Pacifique-Canadien est, aujourd'hui, l'une des plus grande réclame dont le Canada bénéficie. Partout ou il pénètre, il transige ses affaires d'une façon qui ne laisse planer aucun blâme sur la manière dont nos maisons d'affaires procèdent ou sur les transactions financières dans lesquelles cette compagnie est engagée. On nous a souvent blâmé parce que nous avions adopté une certaine loi qui se rapportait au chemin de fer du Pacifique-Canadien; mais, au moins, ce fait a été toujours présent à la mémoire des membres du Parlement que le chemin de fer du Pacifique-Canadien était une voie ferrée qui jetait du prestige sur le Dominion du Canada, et quelle qu'ait été la latitude donnée au chemin de fer du Pacifique-Canadien, quant à la mise de ses obligations sur le marché, que nous approuvions ou non ce procédé, la compagnie n'a jeté du discrédit sur personne qui s'y trouvait lié.

J'ai fait ces quelques observations au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. J'ai mon propre sentiment sur la façon dont le Gouvernement a administré cette ligne.

Mais je ne veux pas examiner cela; je crois que c'est étranger à la discussion. J'ai des convictions bien arrêtées au sujet de l'administration de tout le réseau du Grand-Tronc-Pacifique en ce qu'elle se rapporte au Canada même. Sans trop m'avancer, je crois pouvoir dire que nous avons au Canada des hommes qui connaissent la question des chemins de fer et les besoins de nos voies de transport, mieux que ne peuvent les comprendre des gens qui ne demeurent pas dans le pays. Les conditions ici sont si différentes. Le développement du pays est tellement plus rapide et notre territoire si vaste, que le cercle dans lequel nous nous mouvons, au point de vue des transports, diffère entièrement de ce qui peut exister dans un pays plus petit, où la population est plus dense et où peut-être la production est plus intense.

Les lignes de chemins de fer s'étendent sur plusieurs milliers de milles; notre population est éparse; une lisière seulement de notre pays est mise en valeur; et il nous faut adapter nos moyens de transport à cet état de choses. D'après moi, nous ne pouvons pas inviter avec raison des étrangers à venir s'établir avec leurs familles sur nos terres vacantes, à moins d'être préparés à faire quelque chose pour eux, afin qu'ils puissent diriger sur un marché profitable les produits de leurs terres. Après tout, la seule chose qui compte, c'est le bénéfice qu'une personne a pu faire dans ses opérations d'une année.

Si nous n'offrons pas aux nouveaux venus les moyens de transport qui leur permettront d'obtenir le meilleur prix de leurs produits, nous diminuons la valeur de leur travail quotidien et nous ne leur offrons aucun encouragement. Lorsque nous comprendrons, comme nous le comprenons, que le progrès de tout le pays dépend d'abord sur l'homme qui tient les mancherons de la charrue et sur les produits de l'agriculture, nous comprendrons mieux la nécessité de permettre au cultivateur d'obtenir tout ce qu'il peut du sol et de son travail quotidien, afin qu'il puisse vivre heureux et content. Cet homme sera le meilleur agent d'immigration que nous puissions désirer.

Il est vrai que pendant les dernières années les conditions du cultivateur et de sa famille, ont été beaucoup améliorées par l'établissement du téléphone et des facteurs ruraux; mais seulement un petit nombre encore jouissent de ces avantages dans l'Ouest; ils ne sont pas encore rendus dans le fond des territoires. Dans l'intérêt donc de tout le pays, c'est le devoir du Parlement, représenté par le Gouvernement, de se consacrer avec la plus grande vigueur, dès que la guerre aura cessé, à faire venir des immigrants capables de mettre en valeur notre pays le plus rapidement possible. Ce sera à l'avantage de nos routes de transports, à l'avantage du Canada et de tout l'empire.

Si nous faisons cela, je n'ai aucune crainte, quelles que puissent être nos difficultés temporaires, sur le résultat final dans le pays et pour la destinée du Canada. J'ai confiance que le Canada progressera tellement de toutes manières que nous aurons besoin de toutes nos lignes de chemin de fer dans quelques années.

Examinons maintenant la situation du Nord-Canadien sous le même angle. On m'a critiqué, et on a critiqué aussi le Gouvernement dont j'étais membre, au sujet de ce chemin de fer. Il y a, comme on le sait, beaucoup de gens qui soient bien en arrière, mais il n'est pas donné à tout le monde de prévoir exactement l'avenir. Personne ne pouvait prévoir que cette guerre approchait, et personne ne pouvait dire quel en serait le résultat. Nous avons tous été pris dans un tourbillon financier.

Je ne suis aucunement découragé au sujet du Canadien-Nord comme voie de transport. J'ai combattu quelques-uns des actes de sir William Mackenzie, la construction, par exemple de la ligne au-delà des Montagnes Rocheuses, pour le moment. Mais la chose est faite, et ce que j'ai dit au sujet du Grand-Tronc-Pacifique, je le répète pour le Nord-Canadien, c'est-à-dire que présentement la lutte est difficile, mais dans quelques années, et nous n'aurons pas à attendre bien longtemps, nous aurons besoin des lignes du Nord-Canadien pour faire nos transports dans toutes les parties du Canada. D'après moi, la ligne du Nord-Canadien à l'ouest des Grands lacs passe dans un meilleur territoire que celui de toutes les autres lignes qui traversent l'Ouest, et je les ai toutes parcourues presque en entier.

Bien que dans l'établissement du réseau du Nord-Canadien, on ait appliqué largement le principe dont j'ai parlé précédemment, c'est-à-dire de commencer par construire une ligne à bon marché et de l'améliorer à mesure que le trafic se développe, ses embranchements couvrent aujourd'hui près de 5,000 milles des meilleures régions dans les provinces des prairies.

Je puis ne pas approuver quelques-uns des projets de la compagnie du Nord-Canadien, et je crois qu'il est temps que nous cessions de lui avancer de l'argent, c'est ma franche opinion, mais quant au résultat final, je crois que, vu que cette ligne traverse le meilleur territoire dans l'Ouest, l'exploitation s'en fasse par l'Etat ou par une compagnie, nous en aurons besoin dans l'avenir, et le plus grand besoin.

Qu'adviendra-t-il? Le Gouvernement nous a dit, et je suppose qu'il n'est pas hors de propos de discuter cette question maintenant, parce que c'est à peu près le même sujet, qu'il avait l'intention de nommer une commission pour étudier la situation des chemins de fer. Je n'ai pas grand confiance que cette étude dans le moment fasse beaucoup de bien. Et, en passant, je dirai que je crains fort que le premier ministre ne trouve plus de noms à donner à ses commissions, qui atteignent un chiffre formidable; il ferait peut-être mieux de les étiqueter et de les numéroter. Je suis plutôt porté à croire qu'on pourrait, en se consultant avec les têtes des différentes compagnies de chemins de fer, trouver une solution à ce problème, sans le secours de cette commission qui va coûter beaucoup d'argent, et il pourrait aussi consacrer à d'autres fins les $150,000 qu'il se propose de dépenser pour cette commission.

Mais le Gouvernement nous dit qu'il va la nommer. Le résultat dépendra beaucoup premièrement des instructions qu'on lui donnera, et deuxièmement sur son personnel. Si elle reçoit mission d'examiner toute la situation sans restriction aucune, dans le but d'aviser le Gouvernement sur la sagesse d'adopter une certaine politique ou d'en mettre d'autres de côté, ce sera peut-être une bonne chose. Mais il faudra que la commission soit composée d'hommes prévoyants. Les journaux nous disent que l'un des commissaires sera un homme venant d'Europe, un autre des Etats-Unis, et que ces deux commissaires nommeront le troisième.

Je ne sais pas si les journaux sont bien ou mal renseignés, mais je ne crois pas que ces hommes auront sur notre pays les mêmes vues que nous avons nous-mêmes. Comme je l'ai déjà dit, l'habitant des vieux pays ne peut pas voir du même œil que nous l'avenir du Canada, avec nos millions d'acres de terre non encore labourés, nos

mines inexploitées, nos vastes forêts, nos pêcheries et beaucoup d'autres choses qu'il ne connaît aucunement; en définitive, sa vision pourra être bien plus courte qu'il ne faudra pour embrasser toute la situation; il pourra être porté à réduire le tout à une question de dollars et de cents, et ne saura pas ce qu'il faudrait faire, si nous voulons maintenir le progrès du pays.

Je suppose que le commissaire qui sera pris aux Etats-Unis comprendrait mieux nos idées de développement, parce que son pays a traversé les mêmes phases que nous traversons nous-mêmes présentement, mais cela dépendra entièrement de l'homme qui sera choisi. Je préviens le Gouvernement que ce ne sera pas une tâche facile que de choisir et trouver des hommes possédant toutes les qualités nécessaires. On ajoute que ces deux commissaires choisiront ensuite le troisième. Je ne leur permettrais pas de faire cela si j'étais dans le Gouvernement.

Le très hon. Sir ROBERT BORDEN : C'est une idée toute nouvelle.

L'hon M. GRAHAM: C'est dans les journaux. La presse est très énergique par le temps qui court, elle trouve du nouveau, en dépit du calme plat qui règne quelquefois en Parlement. Dans tous les cas, je ne permettrais pas aux commissaires de faire ce choix. Je ne voudrais pas dire d'injures à personne, mais les gens de chemin de fer, comme tous les autres corps composés d'hommes d'affaires, sont comme une société de francs-maçons; et bien que celui que les deux commissaires choisiraient travaillerait probablement de concert avec eux, il n'aurait peut-être pas les qualités que, d'après moi, devrait posséder un homme occupant cette position.

La raison qui me fait parler ainsi, est que j'ai acquis une certaine expérience en matières de ce genre. J'ai voulu, une fois, m'entourer d'un corps d'ingénieurs pour m'aider dans l'entreprise du pont de Québec. J'en ai nommé un; nous en avons nommé ensuite un autre, et avant que nous eussions choisi le troisième, les deux nommés ne s'accordaient déjà plus. Pendant deux ans, j'ai été loin de vivre en paix; la difficulté n'était pas dans la construction ou les plans du pont, mais de maintenir la paix entre mes ingénieurs. Le Gouvernement aura du mal à faire le choix de cette commission, et plus les hommes choisis auront de la tête, plus grande sera la difficulté à les faire travailler avec harmonie, à moins qu'il nomme lui-même les commissaires et ne leur permette pas d'en nommer un seul.

Je veux que l'on sache que je suis un optimiste, et je veux que nous nous mettions en garde contre le pessimisme qui est en ce moment dans l'air. Le Canada n'a rien à craindre. Il poursuit fermement son but. Il est vrai qu'il hésite un peu dans le moment, mais lorsque ceux qui viendront après nous écriront l'histoire du pays, je sais que personne n'aura à rougir de ce que le peuple canadien a fait pendant cette période de crise et d'épreuve. Outre le courage dont nous faisons preuve à l'égard de la guerre, nous devons en déployer autant dans l'administration des affaires du pays. J'insiste sur la nécessité pour le Parlement de regarder l'avenir avec confiance, de ne pas faiblir dans nos efforts pour développer le pays, et d'être assuré que nous constaterons dans l'avenir, que chaque dollar que nous dépensons dans ce but l'a été sagement, et rapportera un profit au Canada, que nous aurons ainsi aidé à atteindre la destinée que nous désirons.

Je suppose que, s'il doit y avoir un vote à ce sujet, ce sera lors de l'adoption des résolutions relatives au budget; mais je n'en suis pas sûr. Quoi qu'il en soit, je désire poser quelques questions sur des affaires de détail. Il y a, à la page 13, un précis des renseignements relatifs à la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, que je ne comprends pas bien. Il est fait mention de biens divers et dettes diverses de la compagnie à la date du 29 février 1916. Pendant que l'on indique les biens des lignes d'embranchement et divers autres choses qui appartiendraient à l'organisation, aucun chiffre ne se rapporte à la ligne principale elle-même.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ces choses sont mentionnées à la page précédente.

L'hon. M. GRAHAM: Je vois que chaque item renvoie à quelque autre. Prenez celui du bureau de Londres, $243,000; j'y trouve les articles qui suivent: Salaires impayés, $559,698; comptes à payer, $3,264,063. Le ministre voudrait-il bien m'expliquer ce qui concerne ce bureau de Londres? A-t-il le détail des deux item que je viens de mentionner?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, je ne l'ai pas. Je n'ai pas cru que cela pût avoir un effet direct sur la question de ce projet d'emprunt. Si cependant mon honorable ami y a intérêt, je tâcherai de faire venir ce renseignement de Montréal. L'item des comptes à payer se rapporte, je suppose, aux comptes courants du réseau.

L'hon. M. GRAHAM: C'est une somme bien considérable; $3,260,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quand il s'agit d'un vaste réseau de voies ferrées, dans un temps comme celui-ci surtout, il y a généralement beaucoup d'affaires en souffrance. Quant au bureau de Londres, cette somme peut fort bien être un reliquat à son crédit, ou représenter des frais à l'occasion de titres vendus. Ce n'est qu'une supposition de ma part, car je ne possède aucun détail. Il m'a semblé que la question ne se présenterait pas, et c'est ce que mon honorable ami va comprendre, j'en suis sûr.

L'hon. M. GRAHAM: Quant à l'item des salaires impayés, le Gouvernement n'a peut-être pas les renseignements que l'on fournit à de simples députés; mais nous recevons des lettres de différentes personnes au sujet de salaires à payer. Chaque fois qu'il est question de venir en aide à la compagnie, ceux à qui il est dû quelque chose, surtout pour du travail, écrivent tout de suite à quelque représentant du peuple et ils demandent que le Gouvernement dise s'il est probable que soient payés les salaires en souffrance avant que soient remises à la compagnie les taxes de ceux à qui ces salaires sont dûs.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'imagine qu'il s'agit là des salaires impayés à la date où cet état a été dressé, c'est-à-dire le 29 février 1916. Il ne faut pas nécessairement supposer que le chemin de fer est en arrière pour le paiement des gages. Il ne m'a pas signalé qu'il existât des salaires impayés.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est-à-dire en retard.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si mon honorable ami a eu quelque avis à ce sujet, je me ferai un devoir de faire prendre des renseignements auprès de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique avant de lui verser rien de ces fonds. Je suis sûr que cet emprunt lui permettra d'acquitter tout arrérage de cette sorte. Pour moi, cependant, je ne crois pas qu'il y en ait de cette nature. Ce ne peut-être qu'une affaire de comptabilité, ddont l'objet est d'indiquer, pour le 29 février 1916, la somme de salaires impayés, mais non encore exigibles.

L'hon. M. GRAHAM: Il m'est inutile, je suppose, de faire d'autres questions relatives aux détails de cet état, puisqu'il ne m'en sera fourni aucun. Il aurait mieux valu, je crois, que le Grand-Tronc-Pacifique eût donné au comptable du département quelque détail sur ces affaires, puisque des questions de cette sorte sont presque inévitables. Voici un autre item: "Avances sur entreprises du Transcontinental, $873,000". Je suppose qu'il s'agit là d'un échange de travaux entre le Grand-Tronc-Pacifique et des entrepreneurs du Transcontinental; mais ici ce n'est pas clair.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est vrai.

L'hon. M. GRAHAM: Vient ensuite l'item: "Comptes de la section F, à charger à la commission du Transcontinental". Mais cette commission n'existe plus, à moins que ce ne soit le ministre des Chemins de fer. Ceci est à la page 13. Ce n'est pas un item bien considérable, mais cela met un peu de confusion. Il semblerait que certains comptes dussent être chargés au Transcontinental pour frais de construction au chiffre de $10,000. Ceci est porté au compte du Gouvernement, ou à celui du ministre des Chemins de fer, comme étant le commissaire qui devait finir la construction du Transcontinental. Mais le Transcontinental est achevé, à ce que le Gouvernement nous assure, et, par suite, il n'existe plus de commission.

L'hon. M. REID: Oui, il y a une commission; il y a toujours un commissaire.

L'hon. M. GRAHAM: Ce commissaire serait le ministre.

L'hon. M. REID: Oui, mais la commission n'a pas été dissoute.

L'hon. M. GRAHAM: La commission est bien dissoute, excepté que ce soit le ministre des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: La loi a réduit à un seul le nombre de commissaires, qui était de trois, et le ministre est aujourd'hui le commissaire.

L'hon. M. GRAHAM: Cela veut dire que le Gouvernement doit $10,000 au Grand-Tronc-Pacifique?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il en fait la réclamation.

L'hon. M. GRAHAM: S'il faut prendre cet état pour base d'un prêt au Grand-Tronc-Pacifique, il se trouve que le Gouvernement doit à ce dernier une somme de $10,000, qui devrait figurer dans le rapport annuel du ministre des Finances comme dette.

L'hon. M. REID: Ne s'agit-il pas là d'une affaire où le Grand-Tronc-Pacifique a eu quelque entreprise à exécuter le long

de la voie. Mon honorable ami se souvient que cette compagnie a eu l'entreprise d'une partie du Transcontinental, et ces comptes n'ont pas encore été définitivement établis ni réglés. Le Grand-Tronc-Pacifique avait contre la commission du Transcontinental une assez forte réclamation pour des travaux qu'il avait exécutés. Et, d'autre part, le Gouvernement avait à lui réclamer quelque chose.

M. NESBITT: A propos de ce prêt au Grand-Tronc-Pacifique, se trouve-t-il dans ce rapport quelque chose qui établisse quelle somme ira au déficit et quelle somme sera employée à l'achat de matériel roulant?

L'hon. sir THOMAS WHITE: On trouvera ce renseignement à la page 10, dans un état certifié par le vice-président et par le trésorier du Grand-Tronc-Pacifique.

M. NESBITT: Pourquoi ne pas faire garantir cet emprunt par la compagnie du Grand-Tronc elle-même? Quelle est la raison que l'on en donne, en tant ce qui concerne l'Etat? C'est elle qui a garanti les autres.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, pas le dernier.

M. NESBITT: Donne-t-elle quelque raison pour ne pas garantir celui-ci ? Le Grand-Tronc proprement dit a fait l'an dernier des affaires meilleures qu'il n'en avait faites depuis quelques années. Pourquoi ne garantirait-il pas cet emprunt?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il existe des considérations qui touchent au crédit du Grand-Tronc, lesquelles donnent naturellement beaucoup de souci à ses directeurs. Mon honorable ami n'ignore point que la garantie d'une compagnie constitue une dette éventuelle et qu'elle a un effet direct sur son crédit. J'ai dit hier, que le Grand-Tronc avait déjà garanti et fait des emprunts pour le Grand-Tronc-Pacifique pour une somme de plus de $120,000,000. Le Grand-Tronc a des fonds considérables à trouver pour des améliorations permanentes ou autres et pour des installations terminales relatives à son propre réseau. Il juge qu'en somme, il lui est impossible, sans nuire sérieusement à son crédit, de donner des garanties additionnelles en faveur du Grand-Tronc-Pacifique. Mon honorable ami a parfaitement raison de demander pourquoi le Grand-Tronc ne soutiendrait pas le Grand-Tronc-Pacifique. La réponse est qu'il lui est impossible de faire davantage. C'est ce que dit M. Smithers dans sa lettre au premier ministre, laquelle a été déposée sur le bureau de la Chambre et que l'on a reproduite de ce rapport. Il est parfaitement clair que le Grand-Tronc ne peut, dans l'état actuel du marché, aider par sa garantie le Grand-Tronc-Pacifique à se procurer de nouveaux fonds, parce que, dit-il, ce serait nuire sérieusement à son crédit, et cela l'empêcherait de trouver lui-même les fonds qu'il lui faut pour les améliorations que son propre réseau nécessite.

L'hon. M. LEMIEUX: De même que l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham), je dirai, moi aussi, que je suis optimiste. J'ai foi en l'avenir de mon pays et je suis loin d'être hostile à l'un quelconque de nos réseaux de voies ferrées. Ils ont, à mon avis, contribué pour beaucoup à la mise en valeur et au développement de ce pays. Je ne saurais oublier qu'autrefois, lorsque je faisais mes classes à l'université d'Ottawa, je passais mes soirées à la Chambre des communes à écouter sir Charles Tupper, sir John MacDonald, sir Richard Cartwright et autres aigles de ce temps-là.

C'était au début du Pacifique-Canadien, et je me rappelle que sir Charles Tupper avait alors prédit que les récoltes du Nord-Ouest finiraient par donner 100 millions de boisseaux. Cette prédiction avait causé tout un émoi dans cette Chambre, et les journaux de parti avait tourné sir Charles en dérision, pour son trop grand optimisme, mais il vécut assez longtemps pour voir sa prédiction réalisée. Mon honorable ami doit se rappeler qu'un jour le Pacifique-Canadien se trouva aux abois. L'honorable Frank Smith faisait alors partie du gouvernement Macdonald, et quand lord Strathcona, qui n'était alors que Donald Smith, faisait partie de la compagnie ainsi que lord Mount-Stephens, ils entrèrent en pourparlers avec le gouvernement en une circonstance remarquable, alors qu'ils étaient bien près de la faillite. Le gouvernement avait refusé de leur faire une minime avance de fonds, je dis minime, comparativement aux avances faites depuis aux compagnies de chemins de fer. Ils demandaient $25,000,000. Ce qui s'est passé, ce jour-là, à la réunion du conseil, a déjà été raconté par plusieurs historiens, mais peut-être la Chambre me permettra-t-elle de lui rappeler que le gouvernement du jour avait refusé de faire cette avance; je crois que c'était quelque chose comme $25,000,000 et mon honorable ami de York-Sud, qui est mieux renseigné que je ne le suis sur cette partie de l'histoire du Canada, pourra

citer le chiffre exact. On a raconté que Donald Smith, qui devint plus tard lord Strathcona, et lord Mount-Stephen s'en revinrent alors très abattus à l'hôtel Russell. En réalité, ils étaient ruinés, et leur compagnie était sur le point d'être mise en faillite. Mais l'honorable Frank Smith, disons-le à son honneur, et feu l'honorable M. Pope, père du sénateur Pope, demandèrent à sir John Macdonald de convoquer de nouveau le conseil afin de remettre la demande à l'étude. On a dit qu'à cette nouvelle réunion, il fut déclaré que si on ne faisait cette avance, le Pacifique-Canadien serait mis en faillite, et que le crédit du pays en serait gravement atteint. Nous savons la suite. L'on fit l'avance de fonds; l'argent fut remboursé avant l'époque stipulée au contrat; la ligne fut construite, et le dernier clou enfoncé par sir Donald Smith lui-même, près de Vancouver, longtemps avant la date fixée au contrat, et aujourd'hui la compagnie du Pacifique-Canadien est certainement la corporation la mieux administrée de tout le continent américain et peut-être du monde entier.

Je dois le dire ici, les dirigeants du Pacifique-Canadien ont toujours été des hommes du plus grand mérite, et les membres du personnel, des hommes d'aptitudes remarquables. Ayant lu l'histoire de mon pays depuis la Confédération, assisté aux débuts du Pacifique-Canadien et suivi de près le cours des événements jusqu'à l'époque actuelle, je suis devenu optimiste et je crois que notre Transcontinental-national peut certainement être sauvé. Mais ce n'est pas se montrer pessimiste que de dire que l'heure de la nationalisation est arrivée. Je suis partisan de la nationalisation des chemins de fer; je crois que l'Etat doit être propriétaire des voies ferrées. La note pessimiste vient du ministre des Finances. Ce n'est pas en attendant les discours prononcés à la gauche de cette Chambre que je veux devenir pessimiste; c'est plutôt en écoutant mon honorable ami le ministre des Finances. Il nous dit en quelques mots, si je ne me trompe, que ces prêts projetés de $8,000,000 et de $15,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien ne sont que des bouche-trous; que cela ne pourra que permettre momentanément de traverser la crise, et qu'on peut s'attendre qu'avant longtemps ces compagnies reviendront, chapeau en main, demander un nouvel emprunt au Gouvernement de ce pays. Ainsi l'impression qui se dégage des observations de mon honorable ami, c'est que, à son avis, aussi sûrement que l'aube succède à la nuit, ces deux réseaux sont condamnés, ce que je ne crois pas. Mais s'il en est ainsi, pourquoi donc irions-nous consentir ces prêts aujourd'hui? Pourquoi alourdir encore le fardeau de notre dette? Je vais donner un conseil à mon honorable ami le ministre des Finances et à mon aimable ami le ministre suppléant des Chemins de fer, et cet avis, je le leur donne, à titre gratuit. Le Gouvernement sait que ces deux compagnies de chemins de fer sont aux abois. Voilà déjà plusieurs fois qu'elles se présentent devant le Parlement pour en obtenir des avances. Le Gouvernement a pour ainsi dire promis chaque fois que ce serait la dernière, et qu'à l'avenir on ne prêterait plus l'oreille à ces doléances. Elles se présentent de nouveau, cette année, et avec cette note pessimiste que nous relevons dans le discours du ministre des Finances, il me permettra de lui dire que la grande majorité des gens qu'il rencontrera dans la rue lui diront que l'heure a sonné où le Canada doit prendre possession de ces réseaux de chemins de fer, c'est-à-dire les nationaliser.

Si mon honorable ami veut bien prêter l'oreille aux bruits de la rue, il verra ce qui lui reste à faire. Il constituera cette commission, il ajournera le prêt qu'il a l'intention de faire, et il commencera par faire fonctionner cette commission. Prorogeons cette session du parlement, ayons une autre session dans quatre ou cinq mois, et alors si le rapport confirme ce que le ministre des Finances a déjà à l'esprit, allons-y de la nationalisation. Autrement, vous ne faites qu'alourdir le fardeau des charges du peuple, vous n'êtes pour ainsi dire d'aucun secours à ces deux réseaux de chemins de fer, car il vous faudra tout de même finir par les nationaliser. Je tiens d'une des plus hautes autorités du monde des chemins de fer du continent américain —et si j'étais libre, je citerais le nom— que le Gouvernement devra, avant longtemps, prendre possession de nos chemins de fer transcontinentaux et qu'il y aura alors trois chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. OLIVER: Quand les propositions de garantie du Nord-Canadien furent soumises au parlement, en 1914, j'élevai des objections en ce qui concernait les embranchements dans la région des prairies. J'aimerais savoir quelle est maintenant la situation, et ce qui en est de la mesure en ce moment soumise à la Chambre au sujet de ces embranchements dans la région des prairies de l'Ouest, embranchements non encore terminés, bien que des valeurs garanties par les gouvernements provinciaux aient été émises. Dans les me-

sures qu'il a soumises en 1914 le Gouvernement n'a tenu aucun compte de cette condition. Il considéra les valeurs garanties par les gouvernements provinciaux comme un actif de la compagnie sur lequel il prit une garantie, mais il ne fit rien pour garantir l'achèvement des embranchements. Où donc le Gouvernement veut-il en venir avec les mesures en ce moment soumises à la Chambre et relatives à ces embranchements?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La présente mesure ne se rattache nullement à cette question. La question de savoir si le Nord-Canadien pourra terminer ces embranchements est subordonnée à son succès en plaçant sur le marché les valeurs garanties par les gouvernements provinciaux. Il est très possible, bien que je ne sois pas très renseigné là-dessus, que si les conditions financières le permettent, le Nord-Canadien sera en mesure de procéder à la construction des lignes en question ; mais cet emprunt est destiné à faire face aux obligations courantes du Nord-Canadien et à lui permettre de fonctionner jusqu'à la prochaine session du parlement. La compagnie a présentement à faire face à une situation assez grave par suite du chiffre considérable de sa dette flottante et de ses obligations courantes, et cet emprunt a pour objet de faire face à cette situation et de pouvoir fonctionner durant l'année. Quant à savoir si le Nord-Canadien procédera à la construction de ces embranchements dans l'Ouest, en vertu d'une entente quelconque avec les gouvernements provinciaux, cela dépendra entièrement des moyens dont il dispose pour pouvoir faire face à ses obligations, à part celles créées par cet emprunt particulier.

L'hon. M. OLIVER: Je ne crois pas que l'attitude prise en 1914, ou celle adoptée aujourd'hui par le ministre des Finances soit juste et raisonnable, ni même conforme aux intérêts publics.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne voit-il pas qu'afin de réaliser ce qu'il a en vue, le Gouvernement aurait à verser un montant encore plus considérable, en supposant que nous admettions que cet argent soit nécessaire pour maintenir le réseau de l'Etat en voie de prospérité. Si le gouvernement veut voter une somme supplémentaire pour les fins en question, c'est autre chose; mais le Nord-Canadien, je le répète, se trouve en une telle situation qu'il lui faudra avoir l'aide qu'il demande en rapport avec ses obligations courantes et sa dette flottante.

M. TURIFF: Ce que dit le ministre n'est pas parfaitement exact, parce que je sais que dans quelques provinces, la compagnie a vendu ces obligations garanties par la province, et que l'argent a été déposé à la banque et n'en peut être retiré que sur présentation du certificat de l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement dans la province. Il y a dans les banques quelques millions de dollars que la compagnie de chemin de fer s'est procurés sur les obligations garanties par la province, et la compagnie ne termine pas les lignes pour lesquelles ces obligations ont été émises. C'est ce qui est arrivé l'année dernière et c'est ce qui arrive aujourd'hui. Si le gouvernement veut aller de l'avant comme un bon père de famille et pour ainsi dire soutenir cette compagnie avec son argent, il devrait voir à ce que cette compagnie dépense l'argent déposé à son crédit dans les banques pour terminer ces chemins de fer, ou les terminer dans la mesure où les fonds seront suffisants pour cela. Il est insensé d'immobiliser ainsi cet argent et de priver les colons des prairies des facilités de chemins de fer pour lesquelles les obligations provinciales ont été vendues.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami, j'en suis sûr, se rendra compte qu'au point de vue du Nord-Canadien, tout se résume à savoir si la compagnie est en mesure de construire les lignes qu'elle a mission de construire. Je me range à l'avis exprimé par mon honorable ami, bien que je n'aie aucune connaissance exacte du fait que des obligations garanties aient été vendues et que l'argent ait été déposé en fidéi-commis au crédit du Trésorier Provincial pour les fins de construction de ces lignes. Supposons que ces fonds ne soient pas suffisants pour les objets en question, le Nord-Canadien devra tenir compte des conditions financières existantes, et ce sera à la compagnie de voir si ces fonds sont suffisants pour l'achèvement de la ligne.

On pourrait dire que si nous entreprenons de construire la ligne nous ne pourrons le faire que jusqu'à un certain point et nous devrons nous arrêter par suite des conditions financières; que nous ne sommes pas en état de nous procurer d'autre argent pour construire cette ligne et que, dans la situation actuelle, il n'est désirable que nous subissions la perte qui pourra

résulter de l'exploitation première de la ligne.

La difficulté, en ce temps de guerre, c'est que les compagnies de chemin de fer, comme les autres compagnies ont à faire face à des conditions financières extraordinaires en raison desquelles ne peuvent pas faire ce qu'elles seraient enchantées d'accomplir si les conditions étaient différentes. Si elles pouvaient trouver des fonds comme il y a quelques années, et si leurs perspectives étaient telles qu'elles pourraient exploiter ces nouvelles lignes, la situation serait bien différente. Mais dans les conditions actuelles, je comprends très bien que des compagnies de chemin de fer, soit le Grand-Tronc-Pacifique soit le Nord-Canadien, incapables comme elles le sont de mettre leurs obligations sur le marché sauf à des prix bien plus bas qu'elles auraient pu obtenir il y a deux ou trois ans, ne peuvent pas se lancer dans la construction sans la certitude de finir leur ligne ou quand elles seront achevées, de pouvoir supporter les frais additionnels jusqu'à ce que les lignes donnent des bénéfices.

L'hon. M. OLIVER: Je répète que je ne peux pas admettre avec l'honorable ministre que les deux questions sont entièrement disjointes. Je dis, en insistant, qu'elles sont absolument liées; que la question de savoir ce que le Nord-Canadien fait avec l'argent des provinces qu'il a en main et que ce gouvernement compte comme un actif. . .

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, il ne le compte pas.

L'hon. M. OLIVER: En vertu de la garantie de 1914, cet argent est coté comme sécurité détenue par le gouvernement, sur le Nord-Canadien. Ayant pris cette décision, le Gouvernement a sur ces entreprises une responsabilité qu'il ne peut pas ignorer et qu'il ne devrait pas ignorer quand on nous soumet un projet de venir en aide d'une façon générale au Nord-Canadien. Cette proposition d'aide n'est pas limitée au paiement des intérêts. Elle comprend non seulement le paiement des intérêts mais celui des dépenses réelles. Si la proposition était bornée au paiement des intérêts, la prétention du ministre pourrait avoir quelque mérite. Mais elle ne se borne pas à cela; elle comporte du paiement pour du travail accompli, pour des comptes en souffrance et autres dettes.

Elle va plus loin que le paiement des intérêts qui s'entassent et elle prend en ligne de compte ces autres considérations et je maintiens que la question de l'achèvement de ces embranchements n'est pas seulement d'une importance égale, mais de beaucoup plus grande au bien-être du pays, au succès de l'entreprise du Nord-Canadien et à la garantie de l'argent engagé qu'aucune de ces autres considérations. J'espère qu'on m'excusera de parler avec tant de force, mais je le fais parce que ma circonscription est très intéressée, ainsi que la circonscription voisine.

Cette question du chemin de fer a été discutée en général par ceux qui se placent au centre et regardent la circonférence; je représente les gens qui sont en dehors du cercle et qui sont atteints d'une manière tout à fait différente. Des milliers de colons sont allés dans cette région du nord de la Saskatchewan, qui est en partie boisée, le long des tracés du Nord-Canadien, sachant que les obligations avaient été garanties par le gouvernement provincial, sachant qu'elles avaient été dans beaucoup de cas vendues et l'argent réalisé. Ils ne seraient pas allés s'établir là-bas s'ils n'avaient pas eu l'espoir que la ligne serait achevée dans un délai raisonnable. Dans un cas, la compagnie a construit et ouvert environ 60 milles de voie et a établi les remblais sur 50 autres milles, mais sans poser les rails. Dans un autre cas, elle a vendu des obligations pour 100 milles de voie et a établi les remblais sur 85, mais sans les rails, et des colons sont allés à 100 milles, à la limite du nivellement et se sont établis là dans l'attente de voir la ligne construite. Comment le Gouvernement qui détient 40 pour 100 du capital du Nord-Canadien—il a assumé cette responsabilité envers la compagnie—peut-il absolument ignorer cette condition et dire: Nous n'avons pas de responsabilité à ce sujet. Nous ne connaissons rien de cela; c'est une affaire à règler entre le Nord-Canadien et le gouvernement provincial—c'est quelque chose que je ne peux pas comprendre. Au moment où il dit cela, il prend l'argent de ces mêmes gens pour payer les dettes du Nord-Canadien, et non seulement les dettes provenant de l'accumulation des intérêts, mais des dettes à compte du capital effectuées dans d'autres localités. Je n'ai aucune hostilité contre le Nord-Canadien et sur cette question je ne veux pas critiquer sévèrement le Gouvernement; je me rends compte des difficultés auxquelles il doit faire face et je suis désireux de l'aider à les, surmonter mais je ne peux certainement pas consentir sans protester, à une proposition qui donnerait de l'aide jusqu'à une certaine dis-

tance et la couperait nette à l'endroit où elle atteint les gens que je représente et qui sont des plus intéressés dans l'extension de cette aide qu'aucun autre groupe du Canada.

Il n'est pas juste de dire que les gouvernements provinciaux des prairies de l'Ouest sont les premiers responsables ou devraient l'être pour le développement des chemins de fer de cette région. Les terres, les bois, les minerais des prairies de l'Ouest appartiennent au gouvernement fédéral et sont administrés par lui. Les provinces ne possèdent pas un pied de terre, un morceau de bois, une livre de charbon ou un pied cube de gaz; elles n'ont aucun droit de propriété sur ces richesses. Le Canada en général possède toutes ces ressources et ce Gouvernement les administre, en tire des revenus et se trouve responsable envers le pays de son développement. En réponse aux demandes des gens qui s'étaient effectivement installée sur ces terres et qui attendaient du Gouvernement des moyens de communications, par routes de voiture, il est vrai que le gouvernement provincial, en prenant en considération la situation de ces gens et se rendant compte que des routes de voiture ne pouvaient pas répondre à leurs besoins, a garanti des obligations de chemin de fer pour que des voies ferrées fussent établies. Les gouvernements provinciaux ont fait tout ce qu'ils ont pu, ils ont engagé jusqu'à la limite leur crédit pour aider à la construction de ces lignes—ce qui a eu pour résultat d'acquérir une valeur immense à la propriété du Dominion.

Le gouvernement fédéral a garanti les obligations du Nord-Canadien, et la compagnie de chemin de fer ayant vendu les obligations et dépensé une forte part du produit, mais pas tout, le gouvernement fédéral prend une hypothèque générale sur les lignes mêmes que le gouvernement provincial a garanties et le Gouvernement qui demande au peuple de contribuer ces $15,000,000 pour aider cette compagnie de chemin de fer ignore absolument la condition que j'ai exposée à la Chambre et la position dans laquelle se trouvent placés ces colons.

Je ne peux pas être de l'avis du ministre des Finances que cela ne regarde pas le Gouvernement ou le Parlement. Je considère que cela intéresse intimement le Parlement et le Gouvernement. Si l'achèvement de ces embranchements est considéré au point de vue seul du Nord-Canadien dans le cas où ce serait l'unique intérêt à envisager—remarquez que je ne parle pas de lignes non commencées—mais de lignes qui ont été commencées et qui sont aujourd'hui en partie, mais pas complètement terminées, soit par manque d'argent, soit pour d'autres motifs que j'ignore—je maintiens que l'achèvement de ces embranchements serait d'une plus grande utilité matérielle à la compagnie elle-même pour lui procurer un trafic nécessaire à son succès final, qu'aucune autre aide qui pourrait lui être donnée par le Gouvernement. J'espère que le Gouvernement examinera de nouveau l'opinion qu'il a exprimée. Quand j'ai vu ce fort montant proposé pour le Nord-Canadien j'ai conclu naturellement que l'on voulait prendre en considération la situation de la Saskatchewan et de l'Alberta et qu'on s'arrangerait au moins pour terminer ces entreprises en partie achevées.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député parle-t-il des deux compagnies le Nord-Canadien de l'Ouest et le Nord-Canadien de la Saskatchewan?

L'hon. M. OLIVER: Je parle particulièrement de deux lignes dans l'Alberta, dans ma circonscription et dans la circonscription voisine qui sont sous la dépendance de la charte du Nord-Canadien de l'Ouest; mais je suis sûr qu'il existe une situation semblable dans la Saskatchewan, bien que je n'en sois pas très au courant: je sais aussi qu'il y a une situation analogue dans d'autres parties de l'Alberta, où la région est occupée et produit et où cectte production est absolument traitée avec désavantage par suite du défaut d'achèvement des lignes du Nord-Canadien qui ont été garanties par le gouvernement provincial—les colons sont allés s'établir là dans l'espoir que ces lignes seraient achevées. Je n'accuse pas la compagnie de mauvaise foi—mais j'indique la situation et je dis que c'est au Gouvernement de faire en sorte que cette difficulté soit réglée dans les circonstances actuelles.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne nierai certainement pas qu'il y a dans l'Ouest des régions qui ont besoin d'embranchements. De plus, ce serait certainement notre devoir, si c'était en notre pouvoir de faire terminer tous les embranchements nécessaires dans la région.

L'honorable député croit que le Gouvernement manque à son devoir en déposant cette mesure devant le Parlement sans voir à faire compléter la construction de certai-

nes lignes de chemin de fer dans l'Alberta, et il essaie de jeter le blâme sur le Gouvernement parce que ces voies ferrées ne sont pas terminées. Il mentionne particulièrement une couple d'embranchements qui, prétend-il, tombent sous le régime de la charte du Nord-Canadien de l'Ouest, et dont les obligations ont été garanties jusqu'à concurrence de $15,000 par mille par la province de l'Alberta; tout de même, ces lignes ne sont pas achevées.

L'hon. M. OLIVER: Pour plus d'exactitude, je dois dire que les obligations de l'une de ces lignes de chemin de fer sont garanties jusqu'à concurrence de $20,000 par mille, tandis que celle de l'autre le sont jusqu'à concurrence de $18,000 par mille.

L'hon. M. MEIGHEN: Si j'ai bien compris, l'honorable député a commencé par affirmer qu'il s'agissait d'une garantie de $13,000 par mille; il déclare maintenant que la garantie de la province de l'Alberta s'élève à $20,000 par mille dans un cas et à $18,000 par mille dans l'autre. Ces deux lignes de chemin de fer ne sont pas les seules qui devraient être achevées, à l'heure actuelle, dans l'Ouest canadien; il n'y a aucun doute qu'elles seraient terminées si la situation financière était quelque peu différente de ce qu'elle est en ce moment. Je ferai d'abord observer que le Nord-Canadien de l'Ouest est une voie ferrée qui est encore sous la juridiction provinciale; c'est une ligne que le Parlement canadien n'a jamais proclamée être une entreprise au bénéfice du pays en général. Il y a une couple d'années, le Parlement a décidé que, durant la période de construction, le Nord-Canadien de l'Ouest devrait demeurer sous la juridiction du gouvernement provincial et être considéré comme un chemin de fer d'intérêt provincial purement et simplement. Or, je puis l'affirmer, si nous en sommes venus à cette décision, c'est grâce à l'insistance inlassable de l'honorable député d'Edmonton lui-même, (M. Oliver).

L'hon. M. OLIVER: Je conteste la conclusion que vient d'émettre mon honorable ami.

L'hon. M. MEIGHEN: Le Parlement en est venu à la décision...

L'hon. M. OLIVER: Que le Parlement en soit venu à cette décision, grâce à l'insistance dont j'ai fait preuve.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est fort possible que nous en fussions arrivés à cette décision quand même, mais les arguments avancés par mon honorable ami nous y ont aidés.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. OLIVER: En tout cas. Ce n'était pas là mon intention.

L'hon. M. MEIGHEN: Il est possible que l'intention de mon honorable ami était de nous amener à prendre une décision contraire, bien qu'il ait fait valoir tous les arguments possibles dans ce but. Toutefois, nous avons été du même avis que lui en cette circonstance, et il en est résulté que le Nord-Canadien de l'Ouest est encore sous la juridiction du gouvernement provincial de l'Alberta.

L'hon. M. OLIVER: J'espère que l'honorable député me permettra de l'interrompre pour un instant pour rétablir les faits. En relisant le compte rendu des débats, on se rendra compte que, au cours des observations que j'ai faites sur ce sujet, j'ai insisté afin que si le Gouvernement prenait les mesures qu'il a adoptées dans le temps, il devrait en même temps prendre à sa charge la construction de cette voie ferrée.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais mon honorable ami a également insisté pour que la province de l'Alberta conserve la haute main sur le Nord-Canadien de l'Ouest. Il aurait peut-être aimé que le Gouvernement fédéral se chargeât de fournir les fonds, mais il n'en a pas moins demandé, indépendamment de la question d'argent que le gouvernement provincial conservât la haute main sur ce chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: Je conteste cette affirmation.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député essaie de faire croire à la Chambre, si j'ai bien saisi le sens de son raisonnement, que le produit de la vente des valeurs garanties par la province de l'Alberta non seulement n'a pas été utilisé aux fins auxquelles ces sommes étaient destinées, notamment le parachèvement des lignes en question, mais qu'elles ont été détournées afin d'acquitter d'autres dettes.

L'hon. M. OLIVER: Pas du tout; J'ai affirmé que ces garanties étaient comprises au nombre des valeurs sur lesquelles le Gouvernement a acquis la haute main en considération des sommes qu'il a avancées à la compagnie du Nord-Canadien.

L'hon. M. MEIGHEN: L'hypothèque qui a été accordée à l'Etat en 1914, est garantie par toutes les propriétés du Nord-Canadien, ou pour être plus exact, elle ne porte pas sur les propriétés, mais sur les actions de la compagnie, qui sont susceptibles d'être engagées, de sorte que le nan-

tissement a été consenti en faveur du Gouvernement de la province de l'Alberta afin de garantir les sommes qu'il a avancées à la compagnie. Il est donc impossible que ces fonds aient été détournés de leurs fins; les sommes en question doivent être dépensées pour les travaux à exécuter sur ces lignes ou bien elles sont déposées à la banque en attendant qu'on les dépense. Si ces sommes sont encore en banque, ce ne peut-être que pour une seule raison; C'est qu'elles ne sont pas suffisantes pour compléter les travaux de construction de ces voies ferrées. L'honorable député a fait de ses pieds et de ses mains afin que la province de l'Alberta garde la haute main relativement à la construction de ces lignes. La province de l'Alberta a encore un recours, si elle insiste afin que la compagnie construise ces voies ferrées, entreprise à laquelle ne sauraient suffire les sommes qu'elle a retirées de la vente des obligations garanties par la province; le gouvernement provincial a le pouvoir d'augmenter le chiffre de la garantie afin que la compagnie retire de la vente de ces obligations des sommes qui suffiront à parachever la construction de ces lignes.

Si j'ai bien compris la situation, c'est la politique de cette compagnie de chemin de fer de terminer les embranchements qui étaient en cours de construction à l'époque où elle a consenti à hypothèquer son réseau afin de faire garantir ses obligations par le Gouvernement jusqu'à concurrence de $45,000,000, il y a deux ans passés; mais d'un autre côté, elle ne veut pas continuer les entreprises, à moins que la vente des obligations garanties ne rapporte des sommes suffisantes pour lui permettre de terminer les travaux, pour l'excellente raison qu'elle avait coutume auparavant de réaliser tout ce qu'elle pouvait sur les valeurs garanties par la province, puis d'utiliser les sommes provenant de la vente des obligations perpétuelles consolidées afin d'achever la construction de ses lignes.

L'hon. M. OLIVER: Il n'est nullement question d'obliger le Nord-Canadien à entreprendre la construction d'embranchements dont les travaux n'étaient pas commencés, en 1914; il s'agit pour cette compagnie de terminer des lignes, dont la construction était déjà commencée et qui étaient en partie terminées à cette époque là.

L'hon. M. MEIGHEN: Dans un sens, je le présume, on peut dire qu'un embranchement n'est jamais complet. Il peut être construit sur une distance de dix milles pour commencer, puis prolongé de dix milles, encore et ainsi de suite.

L'hon. M. OLIVER: Il peut être prolongé jusqu'à ce que l'on ait dépensé les sommes provenant de la vente des oblgations qui ont été émises à cette fin.

L'hon. M. MEIGHEN: Tant que la compagnie a de l'argent à dépenser pour les travaux. Ce qui revient à dire: tant qu'elle est capable de faire face aux dépenses qui en résultent. Le nantissement des obligations perpétuelles consolidées stipule que des valeurs émises jusqu'à concurrence de $10,000 ou de $15,000 par mille peuvent avoir priorité sur les premières, si celles-là sont garanties soit par un gouvernement provincial, soit par le gouvernement fédéral. Dans ce cas-là, les obligations perpétuelles consolidées passent au second rang, après les valeurs garanties par la province jusqu'à concurrence de $15,000 par mille.

Conséquemment, la compagnie peut émettre ces actions, en tenant compte de la priorité qui ont assurée aux valeurs garanties par la province. Or, la grande difficulté en tout cela, c'est que depuis la déclaration de la guerre actuelle, il est impossible de négocier la vente d'actions de cette nature, de sorte que la compagnie n'est pas en mesure de se procurer les fonds nécessaires pour mener ces entreprises à bonne fin. Si le gouvernement fédéral insistait pour que les travaux soient continués, on nous répondrait évidemment: fournissez-nous les fonds; nous ne demandons pas mieux que de compléter ces embranchements. Si l'honorable député d'Edmonton est d'opinion qu'en outre de fournir à la compagnie du Nord-Canadien les sommes qui lui sont absolument nécessaires pour faire face à la situation, nous devrions encore mettre des fonds à sa disposition afin de lui permettre de se lancer dans de nouvelles entreprises ou afin de terminer la construction de voies ferrées au parachèvement desquelles le produit de la vente des obligations qui sont garanties par le gouvernement provincial ne suffisent pas, il devrait coucher ses opinions sous forme d'une résolution conçue en des termes très clairs, afin que nous nous rendions positivement compte de ce que l'on exige de l'Etat. Pour l'instant, nous n'avons pas l'intention de permettre que l'on affecte à de nouvelles entreprises les fonds que le Gouvernement fédéral a avancés à la compagnie du Nord-Canadien.

Le gouvernement provincial de l'Alberta a parfaitement le pouvoir d'avancer les

fonds nécessaires au parachèvement de ces lignes, s'il le désire.

Sous le régime de la loi de 1914, le Parlement fédéral a le pouvoir également d'accorder la priorité aux obligations qui sont garanties par les gouvernements provinciaux jusqu'à concurrence de sommes bien plus élevées que le chiffre des obligations qui ont déjà été émises, et je n'hésite pas à le déclarer, si une demande en ce sens est faite au Parlement, nous serions disposés à la considérer d'un œil des plus sympathiques. Le gouvernement provincial a le pouvoir d'augmenter cette garantie et de lui accorder la priorité sur toutes les autres obligations, s'il le désire. Il est donc réellement le maître de la situation.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre a défini exactement l'attitude que j'ai prise relativement à cette question. Dans les circonstances actuelles, l'Etat, puisqu'il est l'un des propriétaires du réseau du Nord-Canadien et qu'il se charge de sortir la compagnie de l'impasse où elle se trouve, devrait, suivant moi, consentir à faire ces dépenses supplémentaires.

Je désire être bien compris; mon honorable ami a exposé exactement la situation telle que je la comprends. Du moment qu'un gouvernement provincial garantit les obligations d'un embranchement de chemin de fer jusqu'à concurrence de $20,000 par mille et que la compagnie vend ces valeurs au rabais, je n'en doute pas, peut dépenser une partie de ces argents—nous ne savons pas jusqu'à concurrence de quelles sommes —le reste des fonds reste au crédit de la compagnie et à l'ordre du trésorier provincial. Mon honorable ami prétend que si ces fonds suffisaient pour terminer la ligne, la compagnie complèterait assurément les travaux. Si les fonds sont suffisants pour assurer le parachèvement des travaux, il ne s'ensuit pas nécessairement que la compagnie terminera la construction de la voie ferrée. Il se peut fort bien que la compagnie se trouve dans une situation financière telle, qu'après avoir, par exemple, déposé l'argent à la banque du Commerce, les directeurs de cette institution consentent à avancer des fonds à la compagnie pour d'autres fins; car tant que ces sommes sont en dépôt à la banque du Commerce, elles constituent une excellente garantie de l'emprunt qui est effectué pour d'autres fins.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député sait très bien que cela ne pourrait se faire. L'acte fiduciaire empêcherait certainement une pareille transaction.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. OLIVER: Je ne saisis pas très bien le raisonnement de mon honorable ami. Je sais fort bien que l'on ne pourrait pas conclure de transactions de cette nature par écrit, mais je sais parfaitement aussi que l'administration de la banque reconnaît—$3,000,000 étant déposés dans ses voûtes au crédit du trésorier provincial de l'Alberta, laquelle somme ne saurait être retirée par le trésorier provincial tant que certaines lignes de chemins de fer n'auront pas été construites—que si elle conclut des arrangements avec la compagnie sous le régime desquels elle s'engage à ne pas construire ce chemin de fer, la banque est entièrement libre de lui prêter ces sommes pour d'autres fins, tout comme si la compagnie avait souscrit par écrit aux engagements les plus onéreux.

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être, mais il ne saurait être là comme garantie collatérale du nouvel emprunt.

L'hon. M. OLIVER: N'étant pas banquier, j'ai donné peut-être au mot "collatéral" un autre sens que celui qu'il doit avoir. Cependant, c'est fournir une excellente garantie à la banque que de la mettre en état d'avancer de l'argent à la compagnie pour d'autres fins, et je crois vraiment que c'est ce que l'on a fait, non pas tant parce que les obligations ont produit trop peu d'argent pour permettre à la compagnie de construire le chemin, que parce que celle-ci s'est trouvée obligée d'employer cet argent comme je l'ai dit, pour d'autres fins que celles auxquelles il était destiné et pour lesquelles la garantie provinciale fut donnée. J'ai pris sur moi de signaler cet état de choses au Gouvernement, et je soutiens qu'il faut l'étudier, surtout dans les circonstances actuelles. Si le Gouvernement vient dire qu'il n'est pas intéressé à cette affaire, qu'il ne s'occupe pas de ce que le Nord-Canadien peut faire de son argent ou de celui qu'il obtient des provinces et que c'est tant pis pour le gouvernement provincial si ses deniers sont employés au bénéfice d'une entreprise fédérale, il a tort, il n'agit ni dans l'intérêt du pays ni même dans l'intérêt du Nord-Canadien.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN, S'il y a collision entre la banque et la compagnie de chemin de fer à la connaissance du gouvernement provincial, celui-ci n'a qu'à mettre l'argent à son crédit dans une autre banque.

L'hon. M. OLIVER: C'est bien vrai, mais voici ce qui est arrivé: il y a déjà quelques années le gouvernement provincial de l'Al-

berta a voulu agir précisément de la sorte au sujet d'une transaction concernant une subvention de chemin de fer à laquelle le Nord-Canadien était parfaitement étranger. Le résultat fut que la banque refusa de remettre l'argent. La cause fut portée au Conseil privé et le Conseil privé décida que le Gouvernement ne pouvait retirer l'argent de la banque; aussi le gouvernement n'est-il pas désireux de faire encore une fois cette même expérience.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami ne me comprend pas du tout. Je n'ai pas dit qu'il devait le consacrer à une autre fin. Le Conseil privé a décidé qu'il ne pouvait, dans les circonstances, le consacrer à d'autres fins, mais il n'a pas décidé, ni aucun autre tribunal n'a décidé que l'argent ne pouvait être placé au crédit du gouvernement provincial pour les mêmes fins, dans une autre banque qui n'aurait pas fait de convention collusoire avec la compagnie de chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: Je ne puis répondre au premier ministre; comme il est avocat, force m'est de m'incliner devant l'interprétation qu'il donne à la décision du Conseil privé; mais je ne trouve pas que la cause fût telle qu'il l'a représentée. Je ne vois pas comment il a pu s'agir de la fin ultime à laquelle cet argent était destiné, quand il était seulement question de savoir si la banque Royale pouvait être forcée d'acquitter le chèque du trésorier de la province de l'Alberta. Je ne comprends pas comment il a pu s'agir de la fin à laquelle cet argent devait être employé. En tout cas, c'est ce qui est arrivé et il s'ensuit que le gouvernement provincial ne tient pas à entrer en procès avec une banque quelconque pour pareille raison. Cet argent est allé aux banques avant que la décision du Conseil privé dans la cause du Great Waterways eût été rendue, et je présume que cela ne se répétera plus.

M. NESBITT: Je ne suis ni optimiste ni pessimiste, je voudrais seulement que le Gouvernement fût de son mieux, dans les circonstances où il se trouve, eu égard à la situation difficile faite aux compagnies de chemins de fer et dans ce but, je désire obtenir autant de renseignements que possibles. J'ai remarqué, au bureau des statistiques des Chemins de fer à Chicago, un rapport constatant que, l'année dernière, les chemins de fer de l'Etat, au Canada, ont coûté $102.13 pour chaque $100 de recettes, pendant que les chemins de fer appartenant à des compagnies n'ont coûté que $73.94. Voilà qui ne me paraît pas très encourageant pour les apôtres de la nationalisation des chemins de fer, et il me semble bien qu'il n'y aura pas lieu d'adopter le projet, tant que nous n'aurons pas trouvé moyen d'exploiter les chemins de fer, à l'avenir, plus économiquement que dans le passé.

L'état soumis par le Nord-Canadien n'indique pas dans quelle proportion ces $15,000,000 seront repartis entre l'acquisition du matériel, la construction et le service des intérêts sur les obligations des compagnies faisant partie du système du Nord-Canadien et ayant priorité sur les obligations garanties par la loi de 1914. Il est très important de savoir quelle partie de cette somme sera appliquée à chacune de ces fins; autrement, il n'est pas possible de discuter la question avec connaissance de cause.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A la page 13 de l'état fourni par le Nord-Canadien, mon honorable ami trouvera un mémoire préparé par le département et basé sur un état fait par moi, concernant l'emploi des sommes provenant de la vente des $45,000,000 d'obligations garanties par l'Etat. Je suppose que mon honorable ami admet que l'argent provenant de la vente de ces obligations a été employé et que l'acte hypothécaire a été rédigé en conformité des dispositions de la loi de 1914.

Quant à l'emploi de $15,000,000, je lui signalerai la page 8 qui contient le renseignement le plus important de tout ce document, puisqu'il donne exactement la situation financière actuelle du Nord-Canadien. Quant à la dette établie, il va sans dire que les obligations ont été vendues, mais c'est au bas de la page 8 qu'apparaissent plus clairement les embarras financiers de la compagnie, dans le mémoire concernant les dettes, au 15 avril 1915. Ces dettes comprennent des échéances prochaines,—dans un an ou deux—et des dépenses courantes; c'est surtout sur ce dernier point que j'attire l'attention de mon honorable ami. Outre les emprunts de Londres, les emprunts canadiens et les effets à un an ou deux, qui se chiffrent, respectivement, par $29,400,000, $16,200,000 et $14,000,000, il y a les item suivants:

Effets à payer—sommes avancées sur la construction de la ligne principale et les embranchements....	$ 7,300,000
Prêts temporaires, comprenant les intérêts, la construction, les améliorations et l'outillage ..	$19,925,345

Moins les sommes provenant de la vente des obligations, etc, à déduire..	3,529,929	
		$16,395,416

Au haut de la page suivante, nous avons un état des sommes dues aux entrepreneurs, aux sous-entrepreneurs, sur le matériel d'exploitation, etc., $5,912,407; puis il y a: dettes diverses, à compte du capital, titres aux porteurs, $13,997,338. De cela on déduit: sommes en caisse, effets à recevoir, matériel, approvisionnement, etc., $10,780,389, laissant une différence de $3,216,940.

Si mon honorable ami veut additionner les $7,300,000 représentant les effets à payer, les prêts temporaires, moins le produit de la vente des obligations, $16,395,416; les sommes dues aux entrepreneurs, $5,912,407 et la somme de $3,216,940 que je viens d'expliquer, il constatera que le Nord-Canadien a besoin d'une somme immédiatement disponible de $32,000,000.

Ainsi que je l'ai expliqué à l'honorable député de Renfrew-Sud, le Nord-Canadien a déclaré officiellement, dans une lettre que j'ai déposée, qu'avec l'argent qu'il a en caisse et les sommes encore entre les mains des fidéicommissaires et les ressources financières de la compagnie—non compris les $15,000,000—il est en état de payer les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs, conformément aux états mensuels qui seront présentés. Partant, la compagnie se trouve en présence d'une dette de $7,300,000 et d'une dette de $16,395,416; autrement dit un total de $24,000,000. Pour faire honneur à toutes ces obligations, le Nord-Canadien aurait besoin, non pas de $15,000,000 mais de $24,000,000.

M. NESBITT: Moins les $10,000,000

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non; les $10,000,000 n'ont rien à faire ici. $7,300,000 et $16,395,416, donnent un total de $24,000,000. Cette somme représente les obligations auxquelles la compagnie doit faire honneur.

Mon honorable ami m'a demandé des détails. La somme de $7,300,000 est parfaitement claire, puisqu'elle représente les sommes que la compagnie aura à rembourser et qui lui ont été avancées pour la construction de la ligne principale et des embranchements. Les emprunts temporaires s'élèvent à $19,925,345, moins la somme de $3,529,929, provenant de la vente des obligations; ce qui laisse une différence de $16,395,416 à laquelle on arrive comme suit: Construction—parachèvement de la ligne principale et de certains embranchements qui étaient en cours de construction au moment où la guerre a été déclarée, y compris l'intérêt sur les obligations émises pour ces travaux et ayant priorité sur les $45,000,000 garantis par l'Etat, $14,612,477.51. Il y a à déduire les sommes provenant de la vente des obligations, $3,529,929; le déficit de ce chef est donc de $11,082,548.51.

Les installations du terminus, l'adoucissement des pentes, l'embranchement de Port-Kells et les autres dépenses imputables sur le capital représentent $1,846,867.49; la mise de fonds pour le matériel roulant, $3,466,000, ce qui forme un total de $16,395,416, comme ces états le démontrent. L'honorable député a demandé quels titres passent avant les $45,000,000 de l'Etat.

M. NESBITT: J'ai demandé quel est le montant de l'intérêt qui est dû.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A vrai dire, tous les titres du réseau du Nord-Canadien, sauf les débentures convertissables, qui sont remboursables à même le revenu, passent avant les $45,000,000 d'obligations qui ont été émises avec la garantie de l'Etat aux termes de la loi de 1914. J'ai déclaré l'autre jour que toutes les dépenses fixes du réseau du Nord-Canadien—ce qui comprend l'intérêt sur les $45,000,000—s'élèvent à $15,000,000 en chiffre rond. J'ai ajouté que le premier de juillet, à cause de l'intérêt sur les $45,000,000, d'obligations que nous avons garanties et sur les $35,000,000 d'obligations garanties aux termes de la loi de 1911, intérêt que le Gouvernement fédéral entreprendra de payer pendant trois ans à partir de cette année, a été cause d'un arrangement semblable en Colombie-Anglaise, arrangement d'après lequel le gouvernement de cette province paiera l'intérêt pendant trois ans sur les titres du Nord-Canadien du Pacifique dont il a garanti le remboursement, les dépenses fixes, ou les recettes nettes, du réseau du Nord-Canadien seraient diminuées des $4,500,000 qui seront défalqués de la somme de $15,000,000. C'est-à-dire que, l'an prochain, les dépenses fixes seront d'environ $11.000,000, au lieu de $15,000,000, parce que le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, seront obligés de payer $4,500,000 d'intérêt.

M. NESBITT: Différez-vous le paiement de ces intérêts

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les intérêts seront payés à l'échéance par la compagnie, si elle est en mesure de les payer; mais d'après l'état des recettes probables que j'ai déposé sur le bureau ce soir et qui est certifié par M. G. H. Hanna, l'ad-

ministrateur du réseau, j'en viens à la conclusion que la compagnie de chemin de fer sera en état de payer ces dépenses fixes, si l'on tient compte que le gouvernement fédéral et le gouvernement de la Colombie-Anglaise paieront $4,500,000 par année pendant trois ans.

Quant à l'emploi des $15,000,000 que nous prêtons à la compagnie du Nord-Canadien, j'ai déclaré que c'était le plus faible montant. J'ai fait observer que la compagnie du Nord-Canadien était obligée de payer immédiatement $32,000,000 d'obligations qui ne sont aucunement consolidées. A ce sujet, il y a deux choses à considérer. En premier lieu, la somme est excessivement forte, et la compagnie ne peut pas obtenir d'argent parce qu'elle n'a pas de garanties à donner. De plus, lorsqu'elle demandera à renouveler ses billets—billets à un an et billets à deux ans—et elle devra en renouveler une partie cette année, on voudra aussitôt savoir comment elle paiera sa dette flottante et ses dettes criardes. La première chose qu'on demande à une compagnie de chemin de fer, ou même à une compagnie quelconque, lorsqu'elle veut émettre des titres, quelle que soit la date du remboursement, c'est quelle est sa situation financière. La situation financière du Nord-Canadien accuse un passif d'environ $32,000,000. Elle a, il est vrai, des fonds placés en fidéicommis et des ressources qui lui permettront de payer les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs; mais les autres dettes, de $24,000,000 à $25,000,000, sont payables immédiatement. Par conséquent, à mon avis et l'avis de la compagnie et de tous ceux qui examinent cet état sans parti pris, la somme de $15,000,000 est la plus faible somme avec laquelle la compagnie puisse espérer faire face à ses besoins financiers. Il faudra au moins $25,000,000, au lieu de $15,000,000, pour éteindre les dettes flottantes qu'elles ne peut pas consolidées ni remplacer par de nouveaux emprunts parce qu'elle n'a pas de garanties à donner.

Nous ne lui prêtons pas une somme suffisante pour rétablir entièrement sa situation financière. Nous lui prêtons $15,000,000 en lui disant: "Vous devrez vous tirer d'affaire avec cela pendant l'année prochaine, jusqu'à ce que nous tenions cette enquête et que nous soyons en état d'examiner toute la situation". Elle ne peut pas se tirer d'affaire avec moins que $15,000,000, et elle se trouvera encore en présence du même état de choses. Je voudrais dire que les $15,000,000 que nous nous proposons de prêter pourront servir, d'après les calculs, au paiement total ou partiel des item que j'ai mentionnés, à savoir: les emprunts temporaires comprenant l'intérêt, les frais d'établissement, les améliorations et le matériel roulant, ou à la liquidation de la balance des sommes annoncées pour la construction du réseau principal et des embranchements.

Nous n'allons pas régler toute la situation mais si nous leur faisons ce prêt, la compagnie sera en mesure en renouvelant et remettant les emprunts touchant les dettes courantes, de faire face à ses affaires durant l'année prochaine. Telle est la position.

M. BENNETT (Calgary): Le ministre se propose-t-il de payer les entrepreneurs endettés avec cet argent?

L'hon. M. WHITE: Les entrepreneurs qui n'ont pas été payés le seront par le Nord-Canadien avec les valeurs en fiducie contre l'hypothèque des $35,000,000 et de $45,000,000 dont j'ai parlé. Il y a actuellement au crédit du Nord-Canadien d'Ontario une balance de 35,000,000 sur les valeurs en fiducie de $1,301,719.70.

M. BENNETT (Calgary): Pourquoi alors ne pas payer les infortunés entrepreneurs avec cet argent?

L'hon. M. WHITE: Un moment, s'il vous plaît. Puis au sujet de l'hypothèque du Nord-Canadien de 1914 au chiffre de $45,000,000, la balance à son crédit à la date du premier mai était de $4,344,761. D'après le rapport du Nord-Canadien corroboré par les archives de mon département il y a de l'argent au crédit de ces valeurs en fiducie qui peut servir à payer les comptes de construction conformément aux conditions de ces hypothèques. Mon honorable ami de Calgary me demande pourquoi le Nord-Canadien ne paye pas les entrepreneurs? personnellement j'ignore que les entrepreneurs n'aient pas été payés.

M. BENNETT (Calgary): Je veux parler du Nord-Canadien d'Ontario.

L'hon. M. WHITE: Je ne le sais pas. Cet après-midi, une couple de sous-entrepreneurs m'ont dit qu'ils n'avaient pas été payés par les principaux entrepreneurs, mais ils n'ont pas pu me dire si le Nord-Canadien avait ou non payé les principaux entrepreneurs. Cependant comme j'avais entendu dire que des entrepreneurs avaient des comptes en souffrance contre le Nord-Canadien, j'ai étudié

l'affaire au sujet de cette transaction avec le Nord-Canadien. Je ne fais que répéter à mon honorable ami de Calgary l'assurance qui m'a été donnée qu'avec l'argent provenant de ces valeurs en fiducie et l'argent en caisse qu'on pourra se procurer, la compagnie se libérera de ses dettes envers les entrepreneurs.

Cependant il ne faut pas oublier que bien que l'argent puisse être employé de cette façon, s'il y a quelque compte au sujet duquel un entrepreneur et le Nord-Canadien ne pourraient s'entendre, celui-ci déclare qu'il ne paiera pas nécessairement le plein montant de la réclamation de cet entrepreneur. Il peut très bien se faire que la compagnie dise: "Nous vous devons tant, et nous vous paierons ce que nous admettons vous devoir;" mais s'il y a quelque divergence d'opinion au sujet d'un compte, je ne crois pas qu'il m'appartienne d'usurper les fonctions du tribunal et de dire: "Vous devez payer à l'entrepreneur toute la somme qu'il vous réclame." Si la réclamation est juste, elle devrait être payée; mais s'il y a un désaccord de bonne foi le seul moyen de le régler est de le soumettre à l'arbitrage des tribunaux.

Pour ce qui regarde cette transaction que nous étudions présentement, le Nord-Canadien prétend qu'il sera en mesure de payer ses dettes aux entrepreneurs avec les fonds qu'il peut se procurer.

M. NESBITT: J'aime mieux que ce soit lui que moi. Au sujet des $15,000,000 ou des $25,000,000 le ministre a-t-il étudié suffisamment l'affaire pour être en mesure de déclarer que la compagnie pourra avec cette somme de $15,000,000 faire face à ses affaires pour l'année?

L'hon. sir THOMAS WHITE: D'après ce rapport présenté, je serais disposé à partager l'opinion de mon honorable ami que je préfère voir la compagnie faire ces paiements que moi-même. En réalité, je l'ai laissé entendre dans mes observations d'hier. Le Nord-Canadien croit qu'avec cet emprunt de $15,000,000 destiné à acquitter ses engagements du moment, il pourra renouveler ses garanties à brève échéance, et faire face aux besoins de l'année. C'est avec cette entente que nous faisons l'avance de $15,000,000. S'il n'en était pas ainsi, nous augmenterions le chiffre ou refuserions le prêt. Mais la compagnie croit qu'elle peut renouveler les emprunts déjà faits ou faire de nouveaux emprunts, de façon à régler la situation autant que nous le désirons. Toutefois, cela ne règle pas en définitive la situation temporaire.

L'hon. M. OLIVER: Je remarque à la page 8, sous le chapitre " Chemin de fer du Nord-Canadien ", le rapport vérifié suivant:

Effets payables—avance sur la construction de la voie principale et des embranchements, $7,300,000.

Jusqu'à quel point cette somme de $7,300,000 intervient-elle dans la transaction à l'étude, ou même intervient-elle aucunement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est possible, parce qu'elle représente la dette effectuée à compte de la construction.

La compagnie du Nord-Canadien a reçu des avances qu'elle a employées à payer les travaux des entrepreneurs et les matériaux des fournisseurs. La compagnie a signé des billets en paiement de ces dettes, mais elle a remis tout l'argent qu'elle a reçu aux entrepreneurs et aux fournisseurs; les billets à ordre restent impayés et restent à son passif.

L'hon. M. OLIVER: Sur quels embranchements a-t-on fait ces travaux?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne suis pas en mesure de répondre sur-le-champ. Je pourrai peut-être trouver ces renseignements, mais j'en doute parce que, si je me rappelle bien, on a payé ces avances l'année dernière probablement, ou il y a un an et demi; depuis la loi de 1914, relative à la construction, on a dû solder certains comptes, de temps à autre, on en a réglé d'autres en donnant des billets, qu'on a ensuite renouvelés ou payés, selon le cas. Je doute qu'on puisse préciser les embranchements pour lesquels on a donné ces billets, mais peut-être trouverai-je ces renseignements.

L'hon. M. OLIVER: Ce qu'il faut remarquer, c'est que le prêt qu'on veut faire ira en partie pour payer la construction d'embranchements. Il n'est pas restreint à la ligne principale, comme on l'assurait quand on décida il y a deux ans de garantir les obligations. Il n'y a donc aucune question de principe qui exclut de l'aide que nous accordons les embranchements, que la compagnie recommande au ministère.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suppose que dans la comptabilité on pourra attribuer l'argent au paiement des dettes contractées pour la construction des embranchements; en ce cas, on rédigera l'hypothèque de façon à garantir non seulement le prêt au Nord-Canadien mais encore les

dépenses pour la construction des embranchements. Mais l'exposé ou mes explications ne peuvent manquer de faire comprendre à mon honorable ami que dans le présent cas, la compagnie a déjà fait les dépenses, et qu'elle se trouve obligée de faire face à des engagements pris pour des travaux qu'on a terminés et pour lesquels elle a signé des billets à ordre.

J'ai bien compris l'argument qu'avançait mon honorable ami il y a quelques instants, mais je lui ferai observer que s'il faut prendre tous les $15,000,000 pour solder les affaires pendantes, alors le Nord-Canadien ne peut pas construire d'autres embranchements, ni rien dépenser pour les embranchements qu'il a déjà construits à moins que le gouvernement fédéral ne lui prête plus de $15,000,000.

L'hon. M. OLIVER: C'est clair.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous ne nous proposons pas d'aller jusque-là cette année.

L'hon. M. OLIVER: C'est ce que nous devrions faire.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'en doute. Rien n'empêche le gouvernement ou la législature de l'Alberta de supplémenter demain notre aide par des subventions ou des garanties, afin de faire construire immédiatement ces embranchements.

Le gouvernement fédéral est aux prises avec la guerre, et la gestion du service public est ce qui obère le plus le Canada aujourd'hui. Nos banques sont prospères, nos institutions de finance sont plus fermement établies que dans les années passées, le crédit des provinces est bon, ainsi que celui des municipalités, mais le gouvernement fédéral est obligé de faire face aux dépenses de la guerre, présentes et futures. Je ne dis pas que nous ne devrions pas avoir à supporter ce fardeau; le fardeau tombe juste où il doit tomber, c'est-à-dire sur le trésor fédéral.

Mais je désire suggérer que si la construction de ces chemins de fer est aussi urgente que mon honorable ami veut le laisser entendre—et je trouve que pour quelques-uns d'entre eux il a raison—alors le gouvernement de l'Alberta devrait s'interposer et au moyen de subventions ou de garanties supplémentaires, permettre à la compagnie de compléter son réseau. Je n'ai pas répliqué, parce que je ne trouve pas que ce serait opportun, à l'imputation de prétendue connivance par laquelle mon honorable ami explique le fait qu'on n'a pas construit ces embranchements. A moi, l'explication paraît très simple, bien que l'argent nécessaire à la construction de ces lignes soit en banque.

L'état financier que j'ai commenté pour le bénéfice des députés en fournit une explication bien simple. Comment le Nord-Canadien, dans de telles circonstances, pouvait-il emprunter d'autre argent pour la construction de ces embranchements? Et même si la compagnie eût eu en banque assez d'argent pour construire ces lignes, eût-il été prudent, avec ses affaires dans l'état que nous révèle son bilan, de commencer la construction de ces lignes, avec la certitude qu'une fois qu'elle les aurait construites, elle aurait eu à supporter les déficits de l'exploitation, jusqu'à ce que ces services réalisassent un surplus.

L'hon. M. OLIVER: Non pas commencer la construction de nouvelles voies ferrées, mais terminer celles dont on a déjà commencé la construction.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Même en parachevant ces lignes et en faisant face à l'écart auquel elles auraient à faire face, à leur occasion, avant d'en rendre l'exploitation avantageuse, je crois, qu'à l'instar de mon honorable ami, qu'il est grandement à désirer que les sections qu'il mentionne soient atteintes. Mais, aussi que les particuliers, les compagnies ont assez à faire pour surmonter les difficultés créées par l'état de choses auquel elles doivent faire face, et le chemin de fer du Nord-Canadien, à l'instar du Grand-Tronc-Pacifique se trouve maintenant en présence d'un état de choses qui l'empêche de prélever par la vente ou la garantie de ses obligations le montant d'argent nécessaire au parachèvement de ces lignes. Ils ne peuvent pas faire face à la situation financière qu'il aurait à surmonter à cause de l'augmentation de leurs obligations due aux exploitations de ces lignes. Il me semble que si la province de l'Alberta croit qu'il est grandement de l'intérêt public que ces lignes soient parachevées, il pourra aisément venir à l'aide du chemin de fer du Nord-Canadien. En ce qui concerne le gouvernement fédéral, je crois qu'à cette phase, tenant compte des obligations qui nous incombent et des fardeaux immenses de cette guerre, qui s'accroissent de jour en jour, nous portons tous les fardeaux qui devraient retomber sur le Grand-Tronc-Pacifique et sur le chemin de fer du Nord-Canadien qu'on nous demande de porter. Je crois que c'est le minimum des montants qui permettront à ces deux compagnies de rester solvables jusqu'à ce que nous puis-

sions régler d'une façon tant soit peu permanente la situation créée à ce chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: J'espère que le ministre revisera une phrase qu'il a employée, ce soir. J'ai compris qu'il disait que le Nord-Canadien n'était pas obligé de dépenser l'argent qu'il avait en mains et qu'il s'était procuré en se servant du crédit de la province pour remplir l'engagement qu'il avait conclu avec la province.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas dit cela. J'ai parlé d'après l'idée que ce montant n'est pas suffisant pour construire et outiller ces lignes. Ce dont je parlais se rapportait au montant supplémentaire que le Nord-Canadien devra prélever afin de parachever ces lignes.

L'hon. M. OLIVER: Je suis très heureux de constater que le ministre n'a pas voulu laisser entendre cette idée, telle que je l'ai comprise, parce qu'elle m'a frappé comme étant une déclaration très sérieuse de la part d'un ministre des Finances. Quoi qu'il en soit, voici la position: il excuse la compagnie qui refuse de dépenser l'argent prélevé grâce au crédit de la province, lorsque cette dépense est nécessaire à tous les points de vue.

Je dis que cette attitude n'est pas désirable et tout en regrettant de blâmer le ministre des Finances, j'estime certainement que l'attitude qu'il prend prête très sérieusement au blâme. Si l'on me permettait de pousser plus loin mon argumentation, parce qu'il s'agit d'une question de vie et de mort pour une partie de la division électorale que je représente, je dirais qu'il est admis que le chemin de fer du Nord-Canadien a poursuivi la construction de quelques embranchements et que ce Gouvernement est maintenant prêt à acquitter le coût de cet ouvrage, sans avoir eu son mot à dire à propos du choix des lignes sur lesquelles on dépenserait ces deniers. Mon honorable ami entreprend d'établir la distinction entre des cas où la compagnie a déjà dépensé de l'argent et d'autres où elle est absolument obligée de dépenser de l'argent afin de remplir son engagement. A la page 6 des documents imprimés, je trouve la liste des garanties du réseau du Nord-Canadien, sous le titre: "Garanties par le gouvernement de l'Alberta", certaines obligations hypothécaires et certaines obligations imputables sur l'actif du chemin de fer du Nord-Ouest-Canadien. Je crois qu'il s'agit du Nord-Canadien de l'Ouest indiquant un actif de $6,424,000, dans un cas, et de $2,799,997.73, dans l'autre cas. Si je comprends bien cet état, on se propose d'appliquer une partie de l'emprunt de $15,000,000 au paiement de l'intérêt sur ces obligations. Cela est-il juste?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le but de cet état était d'indiquer la mesure dans laquelle le gouvernement fédéral et les provinces se sont portés garants. Cet état indiquerait que les obligations du chemin de fer du Nord-Canadien ont été garanties par la province de l'Alberta et qu'elles ont été émises jusqu'à concurrence de $18,950,361.99. Si les garanties ont été émises, tel que déclaré, et je ne doute aucunement qu'elles l'ont été. Il faudrait sans doute acquitter l'intérêt et au cas où le chemin de fer du Nord-Canadien se trouverait dans l'impossibilité de s'acquitter, l'intérêt aurait priorité sur l'hypothèque de $45,000,000 parce que, si je me rappelle bien, en vertu de la loi de 1914, les valeurs de cette compagnie particulière font partie des biens qui répondent de l'hypothèque.

L'hon. M. OLIVER: Effectivement, nous allons voter des fonds pour solder l'intérêt sur les obligations du Canadien-Nord de l'Ouest, garanties par le gouvernement provincial et dont le produit n'est pas employé à compléter les lignes. Les lignes ne sont pas parachevées et, de ce fait, ne sont pas en mesure de s'assurer les recettes qui solderaient l'intérêt sur les obligations et dispenseraient le Gouvernement de le solder. Je crois que la chose est claire au delà de tout doute. Au lieu de nous forcer à payer l'argent qui a été obtenu par la vente de ces obligations, d'après le ministre des Finances lui-même, ces lignes auraient dû être achevées et mises en état de solder cet intérêt à l'aide de leurs recettes.

L'hon. M. MEIGHEN: L'attitude de l'honorable député d'Edmonton est singulière. Il dit que le gouvernement de l'Alberta a garanti certaines obligations de la compagnie du Nord-Canadien de l'Ouest, que le produit de ces obligations est immobilisé à la banque, au crédit du trésorier de l'Alberta, que la compagnie refuse de dépenser l'argent, et que la province de l'Alberta n'est pas en mesure, malheureusement, de forcer la compagnie à le dépenser. Dans ce cas-là, de deux choses l'une: Ou la province de l'Alberta a fait avec la compagnie du Nord-Canadien un marché à l'étourdi, dont le gouvernement de cette province est seul responsable et pour lequel il mérite d'être blâmé par l'honorable député d'Edmonton, ou il est impossible d'appliquer utilement le produit de ces obligations, c'est-à-dire qu'il n'y en a pas suffisamment

pour compléter les lignes. L'honorable député d'Edmonton doit savoir que cet argent ne peut être retiré de la banque et dépensé qu'à condition que chaque dollar dépensé fasse avancer suffisamment les travaux pour qu'ils soient terminés avec le dernier dollar. Conséquemment, à moins que la compagnie du Nord-Canadien de l'Ouest ne possède des obligations additionnelles suffisantes pour construire la ligne, mille par mille, jusqu'à achèvement, elle ne peut pas toucher les fonds qui sont à la banque.

L'hon. M. OLIVER: Précisément.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors l'honorable député voudrait peut-être que chaque fois qu'une province garantit des obligations, le gouvernement fédéral, pour sauvegarder la première garantie, fît des avances suffisantes pour parachever la ligne. Cela placerait le trésor fédéral à la merci des provinces. Une province pourrait donner une petite garantie et dire ensuite au gouvernement fédéral: Maintenant marchez; par suite de ce que nous avons fait, vous êtes obligé d'achever la ligne.

L'hon. M. OLIVER: Pas du tout.

L'hon. M. MEIGHEN. Si nous fournissons l'argent pour payer l'intérêt échu la province de l'Alberta ne le fournira pas. Cette province avait la haute main sur la vente des obligations. Elle n'aurait pas dû permettre cette vente avant de savoir si la compagnie était en état de terminer la construction de la ligne. Si elle est obligée de solder l'intérêt dans l'intervalle, c'est sa faute, et c'est elle que l'honorable député devrait blâmer. La loi de 1914 appliquait certaines sommes à des fins définies, item par item, tant pour telle ligne, tant pour cette autre; tant pour les améliorations à tel endroit, tant pour les améliorations à tel autre. Parmi ces sommes, il y en avait pour la compagnie du Nord-Canadien de l'Ouest, bien que cette ligne, à la demande de l'honorable député, restât une ligne purement provinciale et soustraite à la juridiction du parlement fédéral.

Si l'honorable député veut bien consulter le Livre bleu de 1914 à la page 19, il verra que le produit de ces obligations devait être appliqué d'abord au paiement des créances des entrepreneurs de la construction de la ligne du Nord-Canadien, et il trouvera qu'on avait inclus dans les $21,000,000 pour les créances des entrepreneurs $1,809,000 pour le Nord-Canadien de l'Ouest. Et s'il consulte encore, à la page 19, le Livre bleu déposé au cours de la présente session, il verra que la somme de $1,809,697, sur ces $45,000,000, devait être appliquée à l'extinction des créances de ces entrepreneurs.

A la page 19 du Livre bleu de 1914, nous voyons que la somme de $310,088 devait être dépensée en travaux neufs sur la ligne du Nord-Canadien de l'Ouest. Dans le Livre bleu de cette année nous voyons que l'on a dépensé en travaux de construction les sommes suivantes: $140,042.47 et $174,-444.53; au total: $314,486.90, ou environ $4,000 de plus que l'on se proposait de consacrer à des travaux nouveaux sur les $45,000,000, à part le paiement des créances des entrepreneurs. Conséquemment, en ce qui se rapporte aux sommes émanant du trésor fédéral, la compagnie du Nord-Canadien de l'Ouest a reçu tous les bénéfices que lui donnait la loi de 1914; et si elle n'a pas reçu tout ce que nous voulions qu'elle obtînt, si elle est encore dans des embarras, si ses fonds sont engagés et si elle est incapable d'achever ses lignes, la faute en est au gouvernement de l'Alberta, et c'est à ce gouvernement que l'honorable député devrait aller porter ses plaintes.

L hon. M OLIVFR: Il m'est impossible de suivre le raisonnement de l'honorable ministre. Il fait entendre que d'après moi, le gouvernement de l'Alberta pouvait, en garantissant les obligations d'un chemin de fer, obliger le gouvernement fédéral à en payer les intérêts. Je n'ai rien dit d'aussi absurde, et rien ne saurait être aussi loin de mes idées que ce que l'honorable ministre juge bon de m'attribuer. Le gouvernement de l'Alberta a garanti les obligations de compagnies autres que celle du Nord-Canadien. Il a garanti les obligations du chemin de fer des grandes voies d'eau. Il n'existe aucun moyen de tenir le gouvernement fédéral responsable, soit directement, soit indirectement, de cette garantie donnée par les provinces. Mais ici c'est une affaire tout autre que celle de la garantie donnée par le gouvernement de l'Alberta aux obligations du Nord-Canadien sur des lignes que le gouvernement fédéral a pris en sûreté de la garantie qu'il donne à ce même chemin de fer, s'arrogeant le rôle de propriétaire au point de payer l'intérêt de ces obligations. Si le gouvernement fédéral se charge de payer les intérêts des obligations émises à l'occsaion de ces chemins de fer partiellement achevés, ce serait de sa part un acte de prudence que de prendre des dispositions propres à assurer l'achèvement de ces lignes et à les mettre

en état de fonctionner avec profit, quand même cela devrait lui coûter quelque chose, de manière qu'au lieu d'avoir à payer des intérêts, ce serait le réseau lui-même qui les paierait. Voilà ce que je prétends, et je regrette de ne pas pouvoir convaincre le Gouvernement de l'à-propos, de la justesse et de la nécessité d'un tel plan.

M. TURRIFF: Le ministre des Finances disait il n'y a pas bien longtemps que le produit de la vente des obligations garanties en 1914 avait été appliqué au chemin de fer. A-t-il quelque document ou quelque rapport qui établisse dans quelle mesure le produit de ces 45 millions d'obligations (36 millions, je crois) a été versé à des compagnies de construction qui étaient la propriété de MM. Mackenzie et Mann ou à des sous-traitants qui obéissaient à leurs ordres?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne sache pas qu'il en existe. Le contrôleur de l'administration des chemins de fer a fait une vérification de comptes absolument parfaite à mon sens, au cours de laquelle toutes les pièces justificatives ont été examinées avant que rien de ces fonds ne fût payé. Je ne saurais imaginer rien de plus complet que cette vérification. Les ordres qui lui ont été donnés étaient de voir à une rigoureuse application de cet argent selon les termes de la loi. Quant à moi, je suis absolument persuadé que le produit de cet emprunt de 45 millions, versé après attestation des comptes par M. Bell, qui est ici ce soir et qui a rempli sa tâche avec le plus grand soin, a été rigoureusement appliqué selon les termes de la loi de 1914 et de l'acte d'hypothèque. On a dit cette année-là que MM. Mackenzie et Mann étaient les agents du Nord-Canadien, qu'ils faisaient eux-mêmes les marchés avec les sous-traitants, achetaient les matériaux et bâtissaient la ligne; que la vérification faite par M. Bell était des comptes des sous-traitants et pour des matériaux employés dans la construction de la ligne. M. Bell me dit que, dans cette affaire, il a absolument ignoré MM. Mackenzie et Mann, qu'il a lui-même fait l'examen des pièces relatives aux paiements faits aux sous-traitants ou pour des matériaux. Je n'ai personnellement aucun doute que l'argent a été convenablement appliqué.

M. TURRIFF: Ceci ne répond pas à ma question. Depuis que le Nord-Canadien se bâtit, le Gouvernement actuel, tout comme l'ancien, autant que je sais, n'a cessé de remettre à MM. Mackenzie et Mann des millions, des dizaines et jusqu'à des centaines de millions sous forme de subventions et il n'a été pris aucune précaution pour s'assurer que l'argent était employé aux chemins.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami dit-il que le présent Gouvernement n'a pris aucune précaution à cet égard?

M. TURRIFF: C'est là précisément ce que je dis.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quelle précaution pouvions-nous prendre de plus que d'assurer par une loi qu'il serait disposé de cet argent d'une certaine manière et pour certaines fins; ensuite, de faire faire par quelqu'un de très compétent une vérification et un examen de tous les comptes avant que rien ne fût payé. J'ai eu mainte fois l'occasion pendant bien des années d'avoir moi-même à payer des sommes d'argent pour des travaux à construire et je ne sache pas que nulle part on exerce une surveillance plus étroite que celle de l'administration des chemins de fer ou du département des Finances dans le paiement de sommes dues conformément aux actes de fidéicommis assurant un gage sur les émissions des compagnies de chemin de fer garanties par le gouvernement fédéral.

J'affirme ici, ce soir, sans la moindre hésitation que chaque dollar des sommes faisant l'objet de la garantie de 1911, sous l'ancienne administration et des $45,000,000 garantis par le Gouvernement actuel a été légitimement consacré aux objets assignés par le Parlement à l'emploi de ces deniers. Les paiements effectués sur les deniers garantis par l'hypothèque de $45,000,000 se sont faits d'après le même principe qui a présidé au paiement des sommes garanties par l'hypothèque de $35,000,000, dont l'honorable député de Renfrew-Sud porte la responsabilité à titre de ministre des chemins de fer sous l'ancien gouvernement.

M. TURRIFF: Je n'en doute nullement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne saurait dire qu'on ait appliqué un principe différent et l'honorable député de Renfrew-Sud, j'en suis convaincu, n'admettra pas que les dispositions qu'il a prises relativement à l'hypothèque se rattachant à la garantie de $35,000,000 sur le Nord-Canadien en 1911, ne protégeaient pas suffisamment le public qu'il avait le devoir de protéger.

M. TURRIFF: Du commencement à la fin de la construction du Nord-Canadien, les entrepreneurs des travaux de construction,

Mackenzie et Mann, ont affermé les travaux à des sous-entrepreneurs. Quel est le député ici qui n'est pas convaincu que Mackenzie et Mann, à titre d'entrepreneurs, se sont approprié force millions de dollars sur le produit de la vente des valeurs, effectuée grâce aux subventions et aux garanties accordées par les provinces et par le gouvernement fédéral? Si tout l'argent provenant de la vente des valeurs émises sur ces chemins de fer sur les garanties accordées au Nord-Canadien avait été consacré à ces chemins de fer, la compagnie ne viendrait pas aujourd'hui nous demander encore une fois notre concours financier, parce que cet argent aurait suffi pour le parachèvement des réseaux et leur outillement convenable.

Le ministre s'extasie devant le merveilleux apurement de comptes effectué au ministère des Chemins de fer. Je ne pose pas à l'expert en matière de vérification de comptes; seulement, je constate que, bien que le traité date de la mi-juillet 1914, le 12 septembre, moins d'un mois plus tard, on accorda un certificat pour $12,500,000.

On a bien mauvaise grâce de nous vanter pareille vérification de comptes, faite en si peu de temps, pour une dépense de $12,500,000 exécutée pour la construction d'un chemin de fer. Les certificats se suivent régulièrement; aussi bien ne saurais-je me préoccuper ici d'une semblable vérification. Il est possible que cet apurement soit légitime; mais il est plus probable qu'il ne le soit pas. Si je ne me trompe, le produit de la vente des $45,000,000 d'obligations n'a été que de $36,000,000. Est-ce bien exact?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A peu près $36,000,000.

M. TURRIFF: Voilà donc des obligations garanties par le gouvernement canadien qui ne valent guère qu'un peu plus de 80 cents le dollar. Il y a quelque chose de louche ici. Le ministre des Finances a emprunté de l'argent à 5 p. 100. Les obligations en question n'étaient qu'à 4 p. 100, il est vrai, et il faut en tenir compte. En tout état de cause, la vente de ces obligations a été peu lucrative, et si nous savions bien ce que sont devenus ces $36,000,000, nous constaterions que Mackenzie et Mann en ont consacré une forte partie à leurs propre usage. Il en a été ainsi dès le début: obtenir des garanties et des subventions pour la construction de chemins de fer. J'en conviens, leur ligne-mère est assez bien construite.

L'hon. M. MEIGHEN: Dès le débat, avez-vous dit?

M. TURRIFF: Bien que le solliciteur général soit un tout jeune homme, il est assez âgé pour savoir à quelle date Mackenzie et Mann ont commencé à construire des chemins de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: En 1896.

M. TURRIFF: Du commencement à la fin, telle a été leur invariable habitude; obtenir des subventions et des garanties, puis pour tous ceux qui voulaient acheter leurs obligations, faire des émissions de valeurs dépassant de beaucoup les sommes consacrées à la construction du chemin de fer. Je le répète, la ligne-mère est bien construite; j'ai voyagé sur ce réseau. Mais quant aux embranchements, je sais que le produit des obligations par eux vendues, garanties qu'elles étaient par les provinces, pour ne rien dire des autres valeurs émises pour ces chemins, était bien plus que suffisant pour la construction de cette catégorie de chemins de fer. Bien qu'ils aient soutiré l'argent de ces chemins de fer, pour le consacrer à leurs intérêts personnels du dehors, quand le ministre, en 1914, leur donna la garantie $45,000,000 sur hypothèque, ils ne firent nullement entrer dans la masse ces valeurs du dehors. Dans cette circonstance, la compagnie du chemin de fer sembla avoir convaincu le Gouvernement que ces $45,000,000 suffiraient aux besoins de la voie ferrée. Voilà l'argument qu'on faisait valoir, il y a deux ans; or, que nous disent ce soir, le ministre des Finances et le solliciteur général?

Ils déposent un état et ils montrent que $15,000,000 est le montant le plus bas avec lequel ils peuvent s'en tirer. Le ministre des Finances a raison parce qu'il y a $92,000,000 de dettes exigibles à délai rapproché. Au nom du sens commun, si cette compagnie est en arrière de $92,000,000 en plus de toutes les valeurs qu'elle a émises, à quoi bon le Gouvernement verse-t-il plus d'argent dans l'entreprise, surtout quand nous ne savons pas que tout cet argent va à ce chemin de fer. Bien que nous soyons responsables aujourd'hui de la garantie donnée il y a deux ans de $45,000,000 dont on dit que $36,000,000 sont allés au chemin de fer, je doute que plus de $25,000,000 y soient entrés.

Mon honorable ami vient aujourd'hui avec une autre proposition de donner au Nord-Canadien une autre somme de $15,000,000. Mais si je comprends quelque chose aux chiffres qu'on nous a soumis, ce ne sera pas tout ce que nous devrons payer cette année. Ai-je raison de compter

qu'en plus de ces $15,000,000, nous devrons payer l'intérêt sur ces $45,000,000?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui et sur les $35,000,000 de garantie que mon honorable ami a votés en 1911.

M. TURRIFF: $80,000,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. TURRIFF: De sorte qu'en plus du prêt de $15,000,000, nous aurons à payer l'intérêt sur les $80,000,000 garantis en 1911 et 1914, soit environ $3,000,000. Ainsi, cette année, nous avons à payer $15,000,000, plus $300,000, ce qui fait $18,000,000, au Nord-Canadien. Nous savons où iront les $3,000,000 d'intérêts, mais nous ne savons pas ou iront tous les $15,000,000. Mon honorable ami le ministre des Finances est très habile pour manier l'argent et je lui accorde tout le mérite de son habileté, mais je tiens à lui dire qu'il n'est pas assez adroit pour la tâche qu'il doit accomplir, voir que tout l'argent passe par les mains de Mackenzie et Mann et arrive au bon endroit, sans que rien soit détourné pour leurs besoins ou une de leur entreprise à côté.

M. BENNETT (Simcœ-est): Ils n'y mettront pas les mains.

M. TURRIFF: Si mon honorable ami peut faire cela et nous prouver qu'il l'a fait à la prochaine session, je lui accorderai encore plus de mérite que je lui en donne ce soir, malgré le respect que j'ai pour son habileté.

Où cela finira-t-il? La compagnie, d'après son propre bilan, a $92,000,000 de dettes et elle ne se contente pas de ces dettes actuelles. Ses directeurs ne sont pas satisfaits tant qu'ils ne font pas des embranchements dans toutes les directions. Au cours de la session, comme vous le savez, monsieur le Président (M. Blain), en qualité de président du comité des chemins de fer nous avons passé de nombreuses semaines à combattre, pourquoi? Parce que cette même compagnie, malgré qu'elle soit en banqueroute, tenait à mettre la main sur l'ouest d'Ontario et insistait pour construire des lignes dont voulait s'occuper le gouvernement d'Ontario. Son représentant et le troisième vice-président, déclaraient avec insistance qu'ils avaient l'argent pour construire les lignes. S'ils avaient l'argent pour construire dans l'Ontario ces lignes qui devaient coûter des dizaines de millions de dollars, pourquoi s'adresser au Gouvernement et obtenir du premier ministre $15,000,000 et $3,000,000? On n'a pas encore répondu à cela. Il doit y avoir quelque chose qui va mal quelque part, quand ils ont des millions de dollars à placer dans l'Ontario contre les désirs du public, pour construire des lignes que la province d'Ontario veut entreprendre et qu'ils n'ont pas un dollar pour payer ce qu'ils nous doivent et qu'ils s'adressent pour obtenir cet argent au Gouvernement qui propose de le leur accorder et qui ne reçoit rien en garantie. Il prend une hypothèque. Je ne sais pas quelle valeur peut avoir une deuxième, une troisième, une quatrième ou une cinquième hypothèque. Je ne voudrais pas soutenir qu'une hypothèque de $15,000,000, quand elle sera réglée et enregistrée, vaudra $5. Je n'en donnerais pas $5, parce que de mon vivant ou du vivant de mes enfants elle ne vaudra pas $5 avec les intérêts.

M. R. B. BENNETT: La signature autographe de Mackenzie et Mann vaudrait cela.

M. TURRIFF: C'est la seule chose qui aurait de la valeur dans l'hypothèque, la signature autographe de Mackenzie et Mann. Je ne m'inquièterais pas autant, si je pouvais en voir la fin; mais tant que ce Gouvernement ou un autre gouvernement canadien donnera de l'argent à Mackenzie et Mann chaque fois qu'ils en demanderont, ils viendront ici en réclamer et vous pouvez aussi bien vous le tenir pour dit aujourd'hui comme à un autre moment.

Mon honorable ami le ministre des Finances nous a énuméré les sommes que nous avons déboursées pour la guerre, ainsi que celles que nous serons appelés probablement à voter plus tard; car, nous le savons tous, cette guerre n'est pas encore à la veille de finir. Or, je vous le demande, serons-nous en meilleure posture pour donner une solution à ce problème d'ici à un an ou deux qu'au moment actuel, après avoir prêté ces sommes au Nord-Canadien et augmenté de cette façon-là le passif de la compagnie sans guère augmenter la valeur du réseau? Dans mon opinion, il s'agit d'un problème dont la solution exige du courage, de l'adresse et de l'expérience; or, vous n'améliorez nullement la situation en retardant le jour de la reddition des comptes.

Si j'avais quelque espoir de voir la situation s'améliorer, je ne soulèverais aucune objection contre le projet du Gouvernement. Mais, à mon avis, nous ne faisons que nous enfoncer de plus en plus dans cette fondrière, et il faudra toujours finir par racheter ce chemin de fer; il ne peut exister aucun doute à cet égard. J'irai même jusqu'à affirmer que le bilan qui a été soumis

au Parlement ne représente pas la situation financière de ce chemin de fer sous son vrai jour. Si jamais le réseau du Nord-Canadien tombait entre les mains d'un séquestre et que des vérificateurs nommés par le séquestre fissent l'examen des livres de la compagnie et nous fissent voir la situation telle qu'elle existe, nous nous rendrions compte qu'elle est bien différente de ce que l'on veut nous faire croire. Voilà pourquoi je m'oppose à ce que l'on fasse passer dans les goussets des directeurs du Nord-Candien les deniers publics, quand nous ne connaissons rien ou presque rien relativement à la véritable situation financière de la compagnie.

Un honorable député a posé la question: dans quelle situation se trouverait l'opposition si les affaires de la compagnie tournaient pour le mieux d'ici à quelques années? Tout ce que je puis lui répondre, c'est que nous serions peut-être en mesure de faire rembourser au pays les sommes qu'il lui a avancées. Dans l'intervalle, le Gouvernement détient 40 p. 100 des actions ordinaires de ce chemin de fer; or, je le demande à mon honorable ami, le ministre des Finances et au solliciteur général, puisqu'en cette circonstance nous venons au secours du Gouvernement...

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'est pas tout à fait cela.

M. TURRIFF: C'est pour ainsi dire cela, car, dans mon opinion, le Gouvernement est dans une situation financière tout aussi précaire que le chemin de fer Nord-Canadien. J'en étais donc à dire que du moment que le Gouvernement est décidé de venir au secours du Nord-Canadien, j'en profite pour demander aux ministres s'ils ont pris la précaution d'obliger la compagnie à remettre à l'Etat la majorité de ses actions ordinaires —non pas que ces actions représentent la moindre valeur dans l'intervalle en argent comptant—mais je leur pose la question franchement: Ont-ils eu la précaution d'obliger la compagnie à leur abandonner la possession d'au moins la majorité des actions ordinaires, afin que le jour où le Gouvernement voudra régler la question, à l'avenir, le Nord-Canadien ne puisse être en mesure de dicter ses conditions à l'Etat. C'est l'occasion ou jamais de prendre nos précautions.

Mon honorable ami a-t-il l'intention de suivre cette ligne de conduite? L'Etat est en mesure de mettre la main sur le capital ordinaire, s'il insiste à ce propos. Comme je viens de le déclarer, ces actions ne valent pas un sou en argent sonnant à l'heure actuelle, mais, la possession de ces actions assurerait au gouvernement fédéral la haute main sur le chemin de fer, en n'importe quel temps où il désirerait en faire l'acquisition; cette condition serait peut-être aussi de nature à nous épargner des difficultés sans nombre dans un avenir assez rapproché.

Si ce chemin de fer est endetté pour une somme de $92,000,000, des dettes à courte échéance, et si son bilan s'est soldé par un déficit de $10,000,000, l'année dernière...

L'hon. M. MEIGHEN: $6,000,000.

M. TURRIFF: ...si la compagnie a eu un déficit aussi élevé, l'année dernière, alors que nous avons eu une récolte phénoménale, récolte dont le Nord-Canadien a transporté une bonne proportion, sur quoi le Gouvernement peut-il bien se baser pour espérer que les affaires iront mieux l'année prochaine ou dans deux ans? Il est fort peu vraisemblable que nous ayons une récolte aussi abondante que celle de l'année dernière au cours des cinq prochaines années. La superficie des terres qui ont été ensemencées est bien moindre cette année, de sorte que même en supposant que nous aurons un rendement...

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député oublie que, relativement à la compagnie du chemin de fer, le dernier exercice financier s'est terminé au mois de juin 1915, de sorte qu'une bien faible partie de la récolte avait été transportée à cette date-là.

M. TURRIFF: Dans ce cas, les bénéfices que la compagnie a réalisés dans le transport du grain seront accusés dans le présent exercice financier. Or, si je ne fais erreur, j'ai entendu le ministre des Finances communiquer à cette Chambre des prévisions qui ne semblent nullement établir que la situation de la compagnie est bien florissante, même si l'on tient compte des bénéfices qu'elle a réalisés dans le transport de la dernière récolte.

Hier, j'ai demandé au ministre des Finances, s'il était en mesure de me fournir quelques renseignements au sujet des sommes qu'il faudrait débourser pour l'achèvement du réseau, c'est-à-dire l'achèvement des embranchements afin qu'ils soient en état de transporter du trafic avec profit.

Un bon nombre de ces embranchements sont fermés au trafic durant tout l'hiver, de sorte qu'il est inutile de songer à les exploiter avec profit, tels qu'ils sont à l'heure actuelle. Une compagnie de chemin

de fer ne saurait réaliser des profits si la voie qu'elle exploite est fermée au trafic par la neige et les gelées durant des mois ou des semaines consécutives. J'approuve entièrement les observations qu'a faites mon honorable ami d'Edmonton. Je ne puis parler de la situation dans les autres provinces, sauf pour la Saskatchewan; or, je n'hésite pas à le proclamer, il n'y a pas un seul embranchement du Nord-Canadien dans cette province qui, s'il était achevé et outillé d'une façon passable ne serait pas en état de défrayer le coût des frais d'exploitation et d'acquitter l'intérêt sur le capital. Qu'on veuille bien en prendre note, je ne dis pas l'intérêt sur les obligations qui ont été émises contre le chemin de fer, mais l'intérêt sur chaque dollar qui a été utilisé pour la construction et l'outillage du chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Pourquoi les embranchements du Grand-Tronc ne payent-ils pas d'intérêt?

M. TURRIFF: Je pense que ces embranchements desservant la Saskatchewan vont en payer.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas un seul n'en paiera.

M. TURRIFF: Leurs recettes suffiront à payer les frais d'exploitation et l'intérêt.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'y en a que deux qui font leurs frais, les autres ont un déficit de ce chef, et pas un seul ne paie d'intérêt.

M. TURRIFF: Mon honorable ami ne met probablement en ligne de compte que les recettes de l'embranchement lui-même; mais il doit s'y connaître assez bien en matière de chemins de fer, puisqu'il est l'élève du Nord-Canadien depuis deux ou trois ans, pour savoir qu'un embranchemeent fait un peu plus que ses propres recettes, parce qu'il fournit du trafic à la ligne mère.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, comment se fait-il que la ligne mère est en perte et ne fait pas de quoi payer ses frais d'exploitation?

L'hon. M. PUGSLEY: L'état du Grand-Tronc-Pacifique nous montre des recettes de $600,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Relativement à une partie; mais il y a déficit quant à l'autre partie, et il y a un déficit net de $200,000, ou de $500 par jour pour chaque jour d'exploitation, sans un sou d'intérêt. Je parle d'une façon générale. Même pour la division des prairies, les recettes ne représentent qu'une faible fraction.

L'hon. M. PUGSLEY: La somme de $600,000 n'est pas une faible fraction.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est une bien faible fraction de la dette. L'honorable député y voit-il matière à argument?

M. TURRIFF: J'ai visité plusieurs embranchements du Nord-Canadien dans la Saskatchewan, et je n'en ai pas trouvé un seul dont les recettes fussent insuffisantes pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt de chaque piastre qui a été employée à la construction du chemin. Je ne dis pas que ces embranchements font des recettes suffisantes pour payer l'intérêt sur tout le montant, des valeurs qu'ils représentent, car si on l'a porté à $20,000 par mille et qu'on n'ait dépensé que $10,000, $12,000 ou $15,000. . .

L'hon. M. MEIGHEN: Dans le cas du Grand-Tronc, c'est $42,000 par mille.

M. TURRIFF: Peut-être; mais les embranchements du Grand-Tronc sont bien différents de ceux du Nord-Canadien; la plupart de ceux-ci ont été construits à très bon marché et l'on a porté leurs valeurs à $20,000 ou $25,000 par mille.

L'hon. M. MEIGHEN: Pas tout à fait.

M. TURRIFF: Oui, à $20,000 par mille. La cité de Winnipeg a construit, il y a deux ans, un chemin de fer allant de Winnipeg vers l'est, et la seule différence qu'il y ait entre la construction de ce chemin et celle des embranchements du Canadien-Nord dans les prairies, c'est que les rails sont un peu plus légers; ils sont de 60 livres, et dans certains cas, ceux des embranchements pèsent plus de 60 livres. Le chemin fut construit et fourni de tout l'équipement nécessaire, pour $12,000 par mille, c'est-à-dire pour environ moitié moins que le Canadien-Nord, ce qui prouve, comme je l'ai dit, que les deniers fournis par ce gouvernement et les gouvernements provinciaux, ainsi que le produit des valeurs non garanties par l'un ou les autres ont été complètement détournés du Canadien-Nord et placés dans des entreprises de Mexico, de Toronto et d'ailleurs, et sont allés dans les goussets des promoteurs de ces entreprises. Voici maintenant que ces gens viennent nous demander de l'argent sans avoir rien déboursé eux-mêmes. Ils n'avaient rien déboursé, il y a deux ans, quand ils sont venus nous demander une garantie; le Gouvernement la leur a accordée sans prendre soin de s'assurer que l'ar-

gent fût employé dans l'intérêt du chemin, et aujourd'hui la compagnie lui signifie que s'il ne lui en accorde pas davantage elle va lui abandonner le chemin. Sur ce, le Gouvernement consent à lui verser encore $15,000,000 et à payer $3,000,000 d'intérêt. Telle est la situation; l'année prochaine elle sera tout aussi mauvaise et peut-être aura-t-elle empiré. Quelle attitude prendre? Pourquoi ne pas envisager la situation en hommes? L'année prochaine la guerre ne sera pas encore terminée, nous n'aurons pas fini de dépenser de l'argent en vue d'assurer la victoire. Pourquoi espérer que la situation sera meilleure qu'aujourd'hui? Notre dette sera alors de $300,000,000 ou peut-être de $400,000,000 plus élevée qu'elle ne l'est maintenant, et nous serons moins en état qu'aujourd'hui de trouver une solution.

La situation est des plus graves. D'ici à cinq ans, le Canada se trouvera chargé d'une dette de $1,500,000,000 à $2,000,000,000.

Il faudra nécessairement venir au secours de ces deux compagnies de chemin de fer, de quelque manière; or, si le Gouvernement en fait l'acquisition on continue à leur fournir des fonds, nous assumerons la responsabilité de ces entreprises sur toute la ligne, de sorte que nous serons obligés de débourser, chaque année, de $75,000,000 à $100,000,000 afin d'acquitter les obligations fixes et les intérêts. La situation sera encore pire si vous laissez l'administration du Nord-Canadien entre les mains du syndicat Mackenzie et Mann. Si vous êtes décidés de leur fournir des fonds, pourquoi ne pas le faire de façon à nous assurer une maîtrise quelconque sur ce chemin de fer. Je ne suis pas en faveur du projet de nationaliser les chemins de fer. Je ne me soucie guère d'avoir recours à cette politique, s'il y a quelque moyen de s'y soustraire; mais il peut exister quelque chose de pire que la nationalisation.

Dans mon opinion, c'est une politique encore plus déplorable à suivre que de sortir de fortes sommes du trésor public et de permettre à des particuliers de manier ces fonds comme ils l'entendent, tandis que vous assumez toute la responsabilité et que vous êtes loin d'avoir la certitude que toutes ces sommes énormes sont affectées à l'administration du réseau.

Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons placés à l'heure actuelle; à mon avis, le Gouvernement devrait revenir sur l'attitude qu'il a prise à ce sujet. On peut invoquer quelque excuse pour que le Gouvernement se porte au secours de ces deux chemins de fer, car le pays et les provinces ont contribué de si fortes sommes pour l'exécution de ces entreprises, mais quelle excuse peut-on bien invoquer lorsqu'on nous demande de voter des millions, soit en argent ou en obligations garanties, afin de faire l'acquisition de deux chemins de fer dans la province de Québec pour les ajouter au réseau de l'Intercolonial, dont le bilan se solde chaque année par un déficit et cela tout simplement dans le but d'aider un ami politique à un moment où le Canada n'est nullement en mesure de dépenser $1,000,000 ou $4,000,000 pour des entreprises de cette nature. C'est déjà assez mal que le Gouvernement vienne au secours de chemins de fer pour la construction desquels il a assumé quelque responsabilité, mais dès que l'on essaie de placer sur les épaules de la population canadienne de lourdes dettes alors que le Gouvernement n'est responsable en rien de ces entreprises, c'est réellement un crime, surtout si l'on tient compte de la situation financière dans laquelle le Canada se trouve actuellement.

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

La séance est levée à onze heures et vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mercredi, 10 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

1re LECTURE

D'un bill (n° 102), déposé par M. Nickle, pour faire droit à Martha Isabella Kenny.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

FONCTIONNAIRES DANS LES MINISTERES.

M. PAQUET demande:

1. Combien d'employés se trouvaient dans chacun des ministères suivants au 1er juillet 1896: Travaux publics, Intérieur, Finances, Postes, Justice, Agriculture, Marine et Pêcheries, Mines, Douanes, Chemins de fer et des Canaux, Imprimerie nationale et Revenu de l'intérieur?

2. Combien d'employés se trouvaient dans les mêmes ministères au 1er octobre 1911?

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

Travaux publics: 1. 1,587; 2. 4,690.

Intérieur: 1. 279; 2. 1,893.

Finances: 1. Service intérieur, 33; service extérieur, 27; surnuméraires, 11; total, 71; 2. Service intérieur, 83; service extérieur, 29; surnuméraires, 8; total, 120.

Postes: 1. Service intérieur, 285; service extérieur, 1,726, total, 2,011; 2. Service intérieur, 549; service extérieur, 432; total, 4,891.

Justice: 1. 345; 2. 519.

Agriculture: 1. 172; 2. 807.

Marine: 1. 2,609; 2. 7,269.

Mines: service géologique: 1. Permanents, 32; surnuméraires, 16. total, 48. Service des mines: 2. Permanents, 118; surnuméraires, 39, total, 157. (Le service géologique et celui des mines ont été institués le 27 avril 1907, chap. 29, 6-7-, Edouard VII.)

Douanes: 1. Service extérieur, 1,313; service intérieur, 33, total, 1,346; 2. Service extérieur, 2,265; service intérieur, 206, total, 2,471.

Chemins de fer et des Canaux: 1. 6,726; 2. 14,082.

Imprimerie nationale: 1. 431; 2. 865.

Contributions indirectes: 1. 479; 2. 671.

AMELIORATIONS DANS LA RIVIERE SAGUENAY.

L'hon. M. MARCIL demande:

1. Quel a été le coût total de l'amélioration du chenal entre la Point-aux-Roches, rivière Saguenay et Chicoutimi, et en quelles années ces travaux d'amélioration ont-ils été exécutés?

2. L'ingénieur ordinaire de Chicoutimi a-t-il fait un rapport à l'effet que la moindre profondeur de l'eau dans les chenaux, à l'eau basse des grandes marées, est maintenant de 14 pieds?

3. A-t-on préparé ou publié une carte officielle de ces chenaux?

4. Les marins ont-ils été informés officiellement de la profondeur de l'eau dans ces chenaux?

5. Est-il vrai que les attributions d'un pilote de Québec, dont la commission embrasse la rivière Saguenay, cessent dès qu'il arrive au poste d'ancrage à la Pointe-aux-Roches, à 8 milles de Chicoutimi, si son vaisseau se dirige vers ce dernier endroit, et ne reprennent effet que lorsque son vaisseau est rendu au même endroit en revenant de Chicoutimi?

6. Est-il vrai que les pilotes donnent pour raison d'une telle décision le fait que le chenal n'a pas été déclaré ouvert officiellement?

7. Les steamers de la Canada Steamship Company refusent-ils d'admettre l'existence de ces chenaux, excepté comme chenaux de demi-marée, en se fondant sur le fait que la profondeur d'eau de ces chenaux n'a pas été officiellement déclarée.

8. Les chenaux en question sront-ils déclarés ouverts officiellement pour cette saison? Dans la négative, pour quelle raison?

[M. Paquet.]

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

Exercice.	Verges cubes.	Prix.	Montant
1907-1908	8	$ 2 65	
	41,054	34	$ 14,070 78
1908-1909	64,615	32½	22,851 17
1909-1910	112,609	32½	37,410 93
1910-1911	152,875	21¾	33,329 10
1911-1912	184,022	32½	
	165	2 50	60,292 41
	17	2 50	
	249,425	32½	81,741 21
1913-1914	30,600	32½	*9,769 50
	34,300	32½	11,147 50
1914-1915	6,006	32½	1,951 95
Total			$ 272,564 55

* Quai de Chicoutimi.

Outillage de dragage du département.

Exercice.	Dragueur.	Verges cubes.	Coût.
1904-1905	N° 110	1,500	$ 172 50
	"Lady Minto, etc.	141,100	31,094 78
1905-1906	N° 110	62,500	27,125 00
1906-1907	N° 116	37,800	9,639 00
1907-1908	N° 116	101,800	29,861 04
1914-1915	N° 116	45,840	20,406 92
Total			$108,299 24
Grand total			$280,299 79

2. L'ingénieur du district de Chicoutimi fait rapport que la moindre profondeur, de l'eau basse des grandes marées, est de dix pieds.

3. L'amirauté anglaise a publié la carte n° 1370, de la rivière Saguenay et de ses tributaires. On peut l'obtenir de l'amirauté même ou de ses représentants. Une carte canadienne couvrant la distance entre Saint-Fulgence et Chipshaw, sur la rivière Saguenay, est en préparation au ministère des Affaires navales, et elle sera publiée dans quelques mois. On pourra alors l'acheter du ministère des Affaires navales ou des représentants du ministère de la Marine.

4. Non.

5. Le règlement des pilotes pourvoit au pilotage dans la rivière Saguenay, depuis Tadoussac, à l'embouchure de cette rivière, jusqu'à Chicoutimi, et vice versa, et le fait que le département paye la pension des pilotes à Chicoutimi, et qu'il l'a payée de temps à autre pendant toute la dernière saison, indique que les pilotes se rendent à Chicoutimi. Le département ne sait pas que les pilotes n'entreprennent de piloter les vaisseaux qui ne s'en vont qu'à la Pointe-aux-Roches, à 8 milles de Chicoutimi.

6, 7 et 8. Le département n'a pas de renseignements.

RECLAMATION DU REVEREND D. R. MACDONALD.

M. TURRIFF demande:

1. Le révérend D. R. Macdonald essaie-t-il encore d'obtenir la somme de $3,000 ou une

somme quelconque pour une forme de bulletin de vote employé par le gouvernement fédéral et dont il réclame la propriété?

2. Le Gouvernement a-t-il payé ce montant ou une somme quelconque au révérend Macdonald pour ce bulletin?

3. Dans la négative, se propose-t-il de faire ce paiement?

4. Le révérend M. Macdonald a-t-il, par le passé, reçu quelque somme pour ce bulletin?

5. Dans l'affirmative, quel montant, et de qui?

L'hon. M. BLONDIN (secrétaire d'Etat):

1. Le révérend D. R. Macdonald soutient que l'Etat s'est approprié aux termes de la loi des élections fédérales (1900), 63-64 Victoria, chapitre 12, et de la loi la modifiant, 1 Edouard VII, chapitre 16, certaines inventions protégées par un brevet qu'il a obtenu et applicables aux bulletins employés aux élections. Il soutient aussi que, d'après les dispositions de la loi des brevets, article 52 du chapitre 69 des statuts revisés du Canada, il a droit à un indemnité.

2. En 1902, l'Etat a payé au révérend D. R. Macdonald la somme de $333 qui n'a pas été acceptée comme paiement intégral.

3. Aux termes de la loi des brevets plus haut mentionnée, l'Etat paiera toute réclamation légale qui sera établie.

4 et 5. Répondu sous le n° 2.

TERRES DES ECOLES AU MANITOBA.

M. CRUISE demande:

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention de vendre des terres des écoles dans la province du Manitoba au cours de l'année 1916?

2. Les terres des écoles sont-elles vendues de gré à gré?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur):

1. On projette de vendre à l'enchère, dans le cours de cette année, des terres scolaires de la province du Manitoba, mais on n'a pas encore définitivement arrêté de dispositions à l'égard de ces ventes.

2. Il ne se fait de ventes à l'amiable de terres du domaine scolaire que dans les cas suivants: aux compagnies de chemin de fer pour emplacements de voies, de gares et autres objets, en conformité des dispositions de la loi des chemins de fer; aux commissions scolaires, pour emplacements d'écoles, en conformité du paragraphe 2, article 39 de la loi des terres fédérales, et pour la pose de tuyaux de conduite ainsi que l'établissement de réservoirs faisant partie d'ouvrages d'arrosage, en conformité de la loi de l'irrigation.

FOURNITURES DE GUERRE.—CAMIONS DE TRANSPORT.

M. McMILLAN demande:

1. A quelle date a été adjugée l'entreprise de la fourniture des trois cents camions de transport pour lesquels les fabricants étaient, le 10 février, invités à faire leurs prix?

2. Quels sont les fabricants qui ont obtenu des commandes et quels prix a-t-on payés?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (au nom du ministre de la Milice):

1. Le 12 février 1916.

2. La Petrolia Wagon Company, de Petrolia (Ont.): 150 camions à $118 pièce; l'Adam Wagon Company, de Brantford (Ont.): 150 camions à $118 pièce.

LA RESERVE INDIENNE D'OKANAGAN.

L'hon. M. OLIVER demande:

Quels sont les noms des Indiens de la réserve d'Okanagan auxquels des deniers ont été payés à même la somme reçue par la compagnie du chemin de fer "Canadian Northern" pour droit de passage, et quel montant a été payé à chacun d'eux?

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Herman Grégoire, $752.50; Joseph Jimmy, $703.19; Alexander Chelahitsa, $2,-762.50.

LE STEAMER "BALEINE".

M. McKENZIE demande:

1. Quels sont les propriétaires du steamer "Baleine" mentionné à la page ZZ-119 du rapport de l'auditeur général?

2. Pendant combien de temps ce steamer a-t-il été au service du Gouvernement, et à quel prix par mois?

3. Quelles sont ses dimensions et à quel port a-t-il été enregistré?

4. Quelle est la puissance de ses machines en chevaux-vapeur?

5. Quel montant a été payé aux propriétaires dudit steamer depuis la date de son entrée au service jusqu'à ce jour?

6. Ledit steamer est-il encore au service du Gouvernement?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. La Lockport Cold Storage Company.

2. Depuis le 1er février 1915 jusqu'à ce jour; $3,500 par mois, la compagnie propriétaire devant payer les gages et la pension du capitaine et de l'équipage, fournir et payer le matériel du compartiment des machines, les agrès du pont, ainsi que les huiles; la perte de temps du fait d'accidents dus au mauvais état des machines ou de la coque doit, lorsqu'elle se prolonge pendant plus de vingt-quatre heures, être réduite du prix d'affrétement, et la compagnie propriétaire est tenue de fournir et de payer l'assurance maritime d'usage.

3. Longueur, 159 pieds; largeur, 26 pieds; profondeur, 13 pieds. Le navire est enregistré à Saint-Jean, Terre-Neuve.

4. La puissance indiquée est de 98 chevaux.

5. $52,548.93.

6. Oui.

DEMANDE D'UN DOCUMENT.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a quelques jours, la Chambre ordonnait le dépôt de copie du bail relatif à certain immeuble de North-Bay. Le document n'a pas encore été déposé, et pourtant il ne s'agit que de la copie d'un bail. Ce document devrait être fourni par le ministère de la Milice.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): J'attirerai l'attention là-dessus.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION SUR L'ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS DANS L'ONTARIO.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. ERNEST LAPOINTE (Kamouraska): Monsieur l'Orateur, je désire proposer par amendement l'adoption de la motion suivante dont le texte vous a été remis:

Considérant que depuis longtemps la Grande-Bretagne a eu constamment pour politique, lorsqu'un pays passait, par traité ou autrement, sous la souveraineté de la Couronne, de respecter la religion, les usages et la langue de ses habitants ainsi devenus sujets britanniques;

Que les sujets de Sa Majesté d'origine française dans la province d'Ontario se plaignent de ce que, par suite d'une loi récente, ils ont été, dans une large mesure, privés du privilège d'enseigner le français à leurs enfants, privilège dont eux-mêmes et leurs pères ont toujours joui depuis que le Canada est passé sous la souveraineté de la couronne britannique;

La Chambre, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiété universelle, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une instruction anglaise complète, invite respectueusement l'assemblée législative à faire en sorte qu'il ne soit point porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur éducation dans leur langue maternelle.

M. l'ORATEUR: La motion de l'honorable député de Kamouraska vient comme amendement sur la motion m'invitant à quitter le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des subsides.

La proposition contient certaines déclarations qui sont de la nature d'un préambule et elle demande à la Chambre, pour certaines raisons, de suggérer respectueusement à la législature d'une province qu'il serait sage, pour elle, de prendre l'attitude recommandée par la teneur générale de la motion.

On a soutenu que cette motion péchait contre le règlement, parce que le sujet en est étranger à la juridiction de ce Parlement. C'est le devoir de votre Orateur d'interpréter et d'appliquer les règlements et usages établis par la Chambre pour l'expédition de ses affaires; mais les privilèges, les pouvoirs et la juridiction de la Chambre sont choses très importantes et doivent être déterminés par la Chambre elle-même.

Au point de vue parlementaire la proposition de passer à la discussion des subsides diffère des autres motions en ce que le débat qu'elle provoque ne doit pas nécessairement se rattacher à la motion soumise à la Chambre. On peut discuter pour ainsi dire n'importe quel sujet à l'occasion de la motion principale. Il y a quelques restrictions d'une nature purement de forme et dont il est inutile de parler ici (voir Bourinot, 3e édition, page 585). La proposition dont il s'agit demande une expression d'opinion de la part de la Chambre sur une question générale d'intérêt public, et ne doit pas nécessairement se rapporter à la motion principale ni se rattacher à un sujet tombant sous la juridiction de cette Chambre. Quant à la nature des amendements que l'on peut faire en pareil cas, voici ce que dit May (5e édition, page 554):

L'ancienne doctrine constitutionnelle comportant qu'avant d'accorder les subsides il faut considérer les griefs à redresser, est aujourd'hui, représentée par la pratique qui consiste à permettre la proposition de n'importe quel amendement sur la proposition tendant au passage à la discussion des subsides. Si ces amendements sont proposés à l'occasion de tout autre ordre du jour ils doivent y être pertinents, mais ici ils peuvent se rapporter à toute question au sujet de laquelle un député désire faire une motion.

Bourinot, 3ième édition, page 583, cite ces observations en les approuvant, et il ajoute:

La même pratique est généralement suivie aujourd'hui à la Chambre des communes du Canada.

Il cite à l'appui de cette déclaration plusieurs passages des procès-verbaux de la Chambre. Bourinot parle de certaines restrictions de ce droit; il dit, par exemple, qu'on ne peut présenter qu'un seul amendement à la fois, mais il ne laisse entendre nulle part que pareil amendement serait inadmissible, parce que le sujet en serait

étranger à la juridiction législative de la Chambre.

Les procès-verbaux fourmillent de cas où l'on a présenté des amendements pour ainsi dire de toute nature sur la proposition de passer aux subsides. Ces propositions d'amendement ont été discutées et mises aux voix sans opposition justifiée sous le prétexte qu'elles sont étrangères à la question soumise au débat ou étrangers à la juridiction de la Chambre.

La députation étant ici pour travailler dans l'intérêt du Canada tout entier, je crois que tout député peut lui soumettre, à l'occasion du passage à la discussion des subsides, une matière qu'il juge nuisible ou avantageuse à un groupe quelconque de la population.

Je trouve qu'on a eu tort de soulever la question de règlement. En décidant que cette proposition d'amendement y est conforme je décide que cette Chambre a droit de le discuter, non en vue de priver une province du résultat d'une loi adoptée par sa législature, mais simplement en vue de permettre à la Chambre d'exprimer son opinion.

M. NORTHRUP: J'en appelle à la Chambre de la décision de M. l'Orateur.

(La décision de M. l'Orateur, mise aux voix, est maintenue par la Chambre).

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Davidson,
Ames (sir Herbert),	Delisle,
Armstrong (Lambton),	Demers,
Armstrong (York) (Ont.),	Descarries,
Arthurs,	Devlin,
Ball,	Doherty,
Barnard,	Edwards,
Barrette,	Elliott,
Bennett (Calgary),	Ethier,
Bennett (Simcoe),	Fisher,
Best,	Fortier,
Blain,	Foster (sir George),
Blondin,	Gauthier (St-Hyacinthe),
Borden (sir Robert),	Gauvreau,
Bourassa,	Girard,
Bowman,	Glass,
Brabazon,	Graham,
Broder,	Gray,
Bureau,	Green,
Burnham,	Guthrie,
Cardin,	Hanna,
Casgrain,	Hazen,
Charlton,	Henderson,
Chisholm (Antigonish),	Jameson,
Chisholm (Inverness),	Kemp,
Clark (Bruce),	Lachance,
Clarke (Wellington),	Lafortune,
Clements,	Lalor,
Cockshutt,	Lamarche,
Cromwell,	Lanctot,
Crothers,	Lapointe
Currie,	(Kamouraska),
Laurier (sir Wilfrid),	Reid,
Lemieux,	Rhodes,
Loggie,	Robb,
Macdonald,	Robidoux,
Macdonell,	Roche,
Maclean (Halifax),	Rogers,
McCoig,	Ross,
McCraney,	Schaffner,
McCrea,	Scott,
McCurdy,	Seguin,
McKenzie,	Sexsmtih,
McLean (Queen's, I. P.-E.),	Sinclair,
Marcil (Bonaventure),	Smyth,
Marcile (Bagot),	Steele,
Marshall,	Stevens,
Meighen,	Stewart (Hamilton),
Merner,	Stewart (Lunenburg),
Michaud,	Sutherland,
Middlebro,	Thoburn,
Mondou,	Thompson (Yukon),
Morphy,	Thornton,
Morrison,	Tobin,
Munson,	Truax,
Nesbitt,	Turgeon,
Nicholson,	Turriff,
Nickle,	Verville,
Pacaud,	Walker,
Papineau,	Wallace,
Paquet,	Warnock,
Pardee,	Webster,
Patenaude,	Weichel,
Paul,	White (sir Thomas),
Proulx,	Wilcox,
Pugsley,	Wilson (Laval),
Rainville,	Wilson (Wentworth),
	Wright—134.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Buchanan,	MacNutt,
Clark (Red Deer),	Northrup,
Cruise,	Oliver,
Douglas,	Thomson (Qu'Appelle)—9.
Knowles,	

M. ERNEST LAPOINTE: Monsieur l'Orateur, c'est un devoir impérieux pour moi de proposer ce projet de résolution et de provoquer un débat sur un sujet de la plus grande importance pour notre pays. Le premier ministre, pour qui j'ai la plus grande estime, peut être assuré que, préalablement à son appel d'hier, toute cette question avait été de ma part l'objet de l'étude la plus sérieuse et la plus consciencieuse. Je n'ignorais pas que ma ligne de conduite déplairait à plusieurs, que je serais en butte aux récriminations et aux critiques les plus acerbes. Depuis quelques semaines on nous met en garde contre la délibération d'une telle question dans l'enceinte du Parlement fédéral: son extrême gravité, nous a-t-on dit, pourrait susciter de nouvelles et plus vives dissensions entre les deux grandes races qui composent la majorité du peuple canadien. Mais se fermer les yeux sur les difficultés, faire comme si les problèmes ne se posaient pas, ce n'est pas régler une situation. Au contraire, je crois qu'il est de notre devoir, à titre de représentants de la nation canadienne,

d'examiner courageusement la question posée dans le projet de résolution que j'ai l'honneur de soumettre.

C'est bien là, de sa nature, une question d'intérêt national; nous ne saurions désormais en faire abstraction. Il nous incombe d'en aborder la solution avec courage et patriotisme. Rien de ce qui atteint les intérêts et les sentiments les plus chers d'un groupe de la population canadienne ne saurait laisser les autres indifférents. Et certes, la langue qui est l'héritage sacré d'un tiers de la population de notre pays, tombe bien dans la classe de ces intérêts primordiaux.

Je nourris l'espoir que le présent débat, au lieu d'être une source de discorde, sera le point de départ de rapports plus cordiaux entre les deux éléments de notre population. Loin de moi la pensée d'enflammer davantage ces sentiments d'animosité, dont malheureusement il n'est pas possible de nier l'existence à l'heure actuelle. Mon désir est de les dissiper. Depuis deux ans, M. Lloyd-George s'est fait l'apôtre de la concorde dans la Grande-Bretagne; c'est aussi ce qu'il nous faudrait au Canada.

C'est une coïncidence heureuse que notre Chambre soit la première dans tout l'empire anglais qui soit appelée à approuver et réaliser de quelque manière le vœu formulé à Londres, le 10 avril dernier, par les délégués de la conférence inter-parlementaire anglaise et française. Le vœu, dont je trouve le texte dans le "Times" de Londres, est ainsi conçu:

Estimant que l'alliance entre les peuples français et anglais sera cimentée par une connaissance plus intime de la part de chaque peuple du génie et de la littérature de l'autre, le comité interparlementaire franco-britannique exprime sa conviction que l'enseignement et l'usage des langues française et anglaise respectivement devraient être, autant que possible, encouragés et développés dans les deux pays, et il recommande ce sujet à l'étude prompte et complète des autorités éducationnelles et des instituteurs de France et du Royaume-Uni.

Celui qui a proposé cette résolution, M. Franklin Bouillon, a donné l'entrevue suivante au Daily Chronicle à la date du 11 avril 1916.

Nous croyons qu'on ne peut établir d'union solide que par l'interpénétration réciproque des esprits, a dit M. Franklin Bouillon, en parlant de la question de l'enseignement des langues française et anglaise qu'il a soumis à la conférence. C'était le seul moyen de lier les deux peuples ensemble. Le sentiment unanime de la conférence voulait qu'on fît absolument tout pour obtenir ce résultat, et notre devoir, après ce que nous avions appris, était que nous, les puissances et les pays unis, devrions être prêts à arrêter une entente à l'avenir de façon à ce que nous fussions parfaitement indépendants, au point de vue économique, autant que nous l'avions été et continuerions d'être, au point de vue politique.

Lord Bryce était le président de la conférence et la résolution, adoptée à l'unanimité, fut proposée par M. Franklin Bouillon, avec l'appui de sir Henry Craik, M.P.

J'ai dit qu'il était très heureux que le Parlement canadien fût le premier appelé à approuver cette résolution des représentants des pays alliés. Il est tout à fait dans l'ordre des choses qu'il en soit ainsi. Ce Parlement est la plus grande institution bilingue de l'empire britannique, et il est tout naturel que nous favorisions et approuvions cette très heureuse démarche faite par les principaux représentants de nos deux valeureuses mères patries.

La confédération canadienne est le résultat d'un compromis. Il est certainement regrettable qu'il surgisse périodiquement des questions qui mettent en danger le travail d'unité et d'harmonie nationales qui sont si nécessaires à la formation et au développement d'un grand pays. On ne saurait s'attendre à ce que des conflits de cette nature n'éclatent jamais; mais c'est le devoir des hommes publics canadiens de les aborder et de les traiter dans un esprit de tolérance, de justice et de liberté. Il est impossible d'empêcher que ces questions ne soient jetées dans les discussions politiques; mais il me semble qu'aujourd'hui, après cinquante années de confédération, les deux branches de la famille canadienne doivent avoir atteint l'âge de raison; elles devraient pouvoir faire taire les fanatiques et les démagogues; elles devraient pouvoir régler leurs difficultés dans cet esprit très admirable préconisé par Lincoln: With malice toward none with charity for all.

Notre société est basée entièrement sur le respect mutuel des droits des deux grandes races canadiennes. Ce principe est à la base même de notre constitution. Il est nécessaire que ceux qui ne sont pas très au courant de l'histoire du Canada apprennent ce fait. L'étroitesse d'esprit et le préjugé doivent être bannis du Canada, comme ils devraient l'être de tous les pays du monde. La modération, la tolérance et la charité doivent être les principes primordiaux de toutes les croyances et de toutes les races, et la règle de charité chrétienne devrait s'appliquer à tout le monde.

Ce n'est pas mon intention de discuter l'aspect juridique et constitutionnel de la question, bien que je puisse en parler inci-

demment pour étayer mon argumentation. La résolution que je propose ne demande la révocation d'aucune des lois provinciales de l'Ontario. Elle n'implique ni blâme ni censure de l'attitude du gouvernement fédéral à la suite des pétitions demandant l'annulation de la loi de l'Ontario sur l'enseignement du français. Pour ma part, je crois même qu'il n'aurait pas été sage de l'annuler; le remède aurait peut-être aggravé la situation. La contrainte ne saurait régler aucun différend. Je suis un franc libéral, et un défenseur des libertés provinciales. J'irai même jusqu'à dire que tout règlement final de la question, pour être effectif et produire de bons résultats devra être fait dans la province d'Ontario et par elle-même. Mais, monsieur l'Orateur, est-ce que le parlement fédéral n'a pas le droit, tout en refusant d'intervenir dans les actes de la législature d'Ontario par l'exercice du droit de veto ou autrement de demander aux gouvernants de cette province de régler cette question troublante d'une façon généreuse et paisible, et de faire disparaître les griefs de la minorité? Si la majorité ne veut pas subir de contrainte de la part du Parlement fédéral dans une question qu'elle considère être du domaine des attributions provinciales, comment peut-elle espérer que la minorité se soumettra passivement à la contrainte de la législature provinciale au sujet de droits que les membres de cette minorité considèrent aussi comme inaliénables et sacrés? N'est-ce pas notre devoir, comme représentants de la grande famille canadienne de nous adresser à ce membre de la famille, de demander au grand frère d'être juste pour le petit frère qui est plus faible, d'être généreux à son égard, de l'aider dans ses efforts, et de ne pas lui susciter de querelle. Cela n'est certainement pas de la contrainte. Monsieur l'Orateur, les Canadiens français de l'Ontario aiment leur langue. Nous l'aimons tous. Nous l'aimons parce que c'est la nôtre. Que chacun de nos collègues, que chaque homme consulte ses propres sentiments; qu'il consulte son cœur, et il comprendra combien est grand l'amour qu'il porte à la langue qu'il a appris à parler sur les genoux de sa mère.

Nous aimons aussi la langue française, parce que nous croyons sincèrement qu'elle est la plus douce, la plus pure et la plus noble qui soit jamais sortie de lèvres humaines. Nous l'aimons à cause de sa grande littérature. Nous l'aimons pour son histoire glorieuse. Nous l'aimons à cause de sa clarté qui est si grande qu'un écrivain allemand a pu dire: "J'ai hâte que mon livre soit traduit en français, afin de pouvoir mieux le comprendre." La langue française, a dit John Quincy Adams, est reconnue comme la langue de communication de toute bonne société; c'est la langue de la diplomatie; son influence est universelle. Les statistiques de la littérature française montrent que la moitié de chaque édition d'un roman français est vendue en dehors de la France, et que les deux tiers des livres plus sérieux sont vendus dans les pays étrangers.

Prenez le cas de mon honorable ami le député de Wright (M. E. B. Devlin), qui me donne son appui pour cette résolution. Mon honorable ami est un Irlandais qui n'a pas une goutte de sang français dans les veines. Où a-t-il acquis cette connaissance et cette maîtrise qu'il possède de la langue française? Il les a acquises dans un collège en Angleterre. Permettez-moi une citation qui fera voir le cas que l'on fait dans le monde de la langue française. C'est un article de la " Gazette de Lauzanne " intitulé: " On parle français à Berlin."

Les Boches ont beau s'ingénier à vouloir proscrire les mots français de leur langage barbare, la langue de Molière, de Corneille et de Bossuet est en ce moment, à Berlin, plus en honneur que jamais. C'est ce qu'explique malicieusement la " Gazette de Lausanne ":

" Tandis que Berlin s'applique avec un grand zèle à expurger de la langue allemande tous les vocables baroquement déformés et travestis qu'elle avait empruntés à la nôtre, le français rentre victorieusement dans la capitale de l'empire par la voie de Constantinople. Un journaliste bernois de nos amis qui revient d'un voyage en Allemagne nous raconte que jamais on n'a parlé autant le français dans les rues et les hôtels de Berlin. L'alliance turque, suivie de la campagne des Balkans et du rétablissement des rapports entre Berlin et Constantinople, a rempli la capitale prussienne d'une foule d'Orientaux en missions politiques ou commerciales plus ou moins définies. Tout ce monde n'a pas encore eu le loisir d'apprendre l'allemand, et comme depuis la proclamation de la guerre sainte les Allemands ont eu des besognes plus urgentes que celle d'apprendre le turc, force leur est, aux uns et aux autres, de se servir de notre langue et de rendre hommage à la civilisation occidentale, qui pendant des siècles fut la seule à exercer son influence en Orient.

" Le fait nouveau est que le français ait émigré des rives du Bosphore à Berlin. On sait que, lors des manifestations qui précédèrent l'entrée de la Turquie dans le conflit, c'est en français que la foule fut haranguée devant l'ambassade d'Allemagne à Constantinople par un agent diplomatique de ce pays, et que c'est en français encore que l'ambassadeur d'Autriche, le marquis Pallavicini, souhaita la victoire aux délégués ottomans. Pour une manifestation antifrançaise, c'était tout à fait réussi.

Les Canadiens français de la province d'Ontario sont fiers de leur langue. Ils prétendent avoir le droit de la parler dans ce

pays; ils entendent la parler, et ils veulent qu'après eux leurs enfants jouissent du même droit. J'aimerais que chacun des membres de cette Chambre comprît que ces citoyens sont les descendants des fondateurs de la province. Ce sont leurs ancêtres qui en ont été les premiers colons; dans aucune partie de son territoire on ne peut dire qu'ils sont des intrus ou des étrangers. Sept ou huit générations d'hommes de leur sang et de leur chair ont contribué au développement de ce pays. Ils forment un groupe de 250,000 personnes et ils constituent, avec leurs frères des autres provinces, un tiers de la population du Canada. Talleyrand a dit un jour, avec beaucoup de justesse: "Rien ne sert de se fâcher contre un fait". Ceux qui n'aiment pas l'état de choses que je viens de décrire se rappelleront la sagesse indéniable de ce propos. Je crois qu'ils feront mieux d'envisager cette question au même point de vue que l'a fait cet habile journaliste qui disait l'autre jour: "Il est bien probable que la Providence s'est trompée en créant tant de Français, mais que peut-on faire contre la Providence? Il faut se faire à ses volontés de la meilleure grâce possible et il vaut mieux se résoudre à croire qu'il est plus aisé de marcher avec Jean-Baptiste que de l'exterminer."

Je me rends parfaitement compte du sentiment de ceux qui croient que, pour le bien du pays, il devrait n'y avoir qu'une seule race au Canada, et je respecte leur opinion. Je la respecte, quoique la mienne soit bien différente. Je jouis tellement du droit et du plaisir d'exprimer ma propre opinion, même après l'objection que l'on vient de faire pour m'en empêcher, que je ne voudrais nier à personne le privilège de chercher à faire de son mieux prévaloir ses aspirations. Dans les efforts que fait cet homme, cependant, pour défendre et pour propager ses idées, il y a une limite qu'il ne doit pas franchir, et cette limite, ce sont mes droits et mes libertés, comme aussi les droits et les libertés des autres. C'est contre cette immixtion que protestent en ce moment les Canadiens français de la province d'Ontario. Comme il est dit dans la résolution que j'ai l'honneur de proposer, la politique de l'Angleterre a toujours été de reconnaître et de protéger la langue des sujets de tous les territoires qui passent sous la souveraineté de la couronne. En agissant ainsi, les hommes politiques de la Grande-Bretagne ont simplement appliqué les principes du droit international et ils ont par ce moyen réussi à créer le grand empire auquel nous sommes si fiers d'appartenir. La dernière fois que l'on a appliqué ce principe, fut lors de la création de l'union sud-africaine, à laquelle le gouvernement responsable a été accordé. Permettez-moi de vous citer les paroles d'un homme qui est l'un de ceux à qui l'Afrique du Sud doit sa constitution. Dans un discours qu'il a prononcé à ce sujet dans la chambre des communes anglaises, le très honorable Winston Churchill s'est exprimé comme il suit:

> En traitant des nationalités, rien de plus fatal que de biaiser. Les torts seront oubliés; on pardonnera ou on oubliera ses souffrances et ses pertes, on ne se souviendra des batailles que pour se rappeler les vertus guerrières des combattants; mais ce qui ressemble à de la chicane, à de la ruse, ne fera qu'irriter de plus en plus les esprits. Dans l'Afrique du Sud le gouvernement est intéressé, non seulement à faire ce qui est juste...

J'appelle l'attention de la Chambre sur ces paroles:

> ...non seulement faire ce qui est juste, mais ce qui paraîtra juste aux yeux des populations de l'Afrique-Sud. Ils sont intéressés non seulement au choix d'une balance mettant en équilibre les droits des deux races, mais qui puisse rallier l'adhésion de ces deux races... Nous ne cherchons pas à mettre ces races en antagonisme, dans l'espoir de bénéficier de leurs querelles. Nous espérons mettre la réconciliation à la base même de l'édifice, au lieu de l'appuyer sur la rivalité des éléments ethniques. Nous espérons qu'il nous sera donné de tout disposer de manière à ce que ces deux fières et vaillantes races puissent vivre en paix côte à côte et fraterniser, à l'ombre d'un même drapeau.

Dans un autre discours, prononcé devant la Chambre des communes, le même orateur disait:

> Venons-en à la question de langue.... La reconnaissance de sa langue est chose précieuse pour un petit peuple Je n'ai jamais pu réussir à me mettre en colère, parce que, en certaines parties de l'Afrique-Sud, il y a des gens qui désirent confier à des instituteurs hollandais la tâche d'enseigner le hollandais aux petits Hollandais. Je n'ai pas une assez piètre idée de la langue anglaise, avec ses inestimables richesses littéraires et ses relations commerciales mondiales, pour ne pas croire qu'elle puisse soutenir la libre concurrence d'un dialecte comme le taal. Nous croyons que le seul moyen infaillible de conserver dans l'avenir un dialecte comme le taal serait d'en faire un langage proscrit, que le peuple parlerait délibérément et avec malice, à titre de protestation contre ce qu'il regarderait à bon droit comme un acte d'intolérance.

Citons encore les paroles prononcées par sir C. P. Lucas, dans une conférence touchant l'influence de la science sur l'Empire (Conférence de King's College sur les problèmes coloniaux, p. 136):

Décidément le gouvernement autonome n'a pas fusionné les races, mais il a réussi à permettre aux différentes races, tout en conservant leurs traits caractéristiques, de fraterniser et de coopérer, côte à côte. Je vois dans l'avenir un empire où il y aura divers groupes de races, formant dans l'ensemble de grandes unités, toutes sur un pied d'égalité, ne visant pas le fusionnement, mais se faisant de mutuelles concessions, et cependant n'en demeurant pas moins citoyens soumis au même souverain, siégeant côte à côte dans un parlement britannique, Anglais et Français au Canada, Hollandais et Anglais en Afrique-Sud.

La générosité de traitement, le fair-play britannique, voilà le principe qu'on retrouve à la base même de toutes les lois et de toutes les mesures d'ordre constitutionnel concernant le Canada, à dater de l'Acte de Québec de 1774 jusqu'à nos jours. En 1841, toutefois, le parlement britannique, induit en erreur par les clameurs de la bureaucratie du jour, édicta une loi proscrivant l'usage de la langue française au parlement canadien de l'époque; mais, grâce aux efforts de lord Elgin, cette loi anti britannique fut abrogée, après une assez courte durée. Rappelons ici qu'un illustre Canadien, un des auteurs du gouvernement responsable au Canada, Louis-Hippolyte Lafontaine, se fit un devoir de violer cette loi de 1841; et ce fut en français qu'il prononça son premier discours, au sein de l'assemblée canadienne, après la promulgation de cette loi. Et cependant Lafontaine figure parmi les grands hommes d'Etat canadiens et ne porte pas le stigmate de l'agitateur.

La loi de l'Amérique britannique du Nord reconnaît la langue française comme la langue officielle du pays; et si l'on tient à bien connaître l'intention et la pensée des auteurs de la Confédération, écoutons les paroles de ce grand homme d'Etat qui présida à la création du régime de la Confédération. Devant la Chambre des communes, sir John A. Macdonald prononça les paroles que voici:

Je ne saurais nullement souscrire au désir exprimé dans certains milieux, relativement à une tentative quelconque d'opprimer un des idiomes du pays ou de le rendre inférieur à l'autre. A mon avis, la chose serait impossible, si on en faisait la tentative; ce serait insensé et criminel, si c'était possible. On a souvent répété "à propos de rien" que le Canada est un pays conquis. Que le pays ait été conquis ou cédé, nous avons une constitution sous l'empire de laquelle tous les sujets britanniques sont sur un pied d'égalité absolue, possédant des droits de tout genre, en matière de langue, de religion, de propriété et de personnes. Il n'y a, au Canada, ni race dominante, ni race conquise; nous sommes tous sujets britanniques, et ceux qui ne sont pas Anglais n'en sont pas moins sujets britanniques.

Ce Parlement a toujours respecté les intentions des auteurs de notre constitution. Un projet de loi ne saurait être adopté en deuxième délibération dans cette Chambre, à moins que le texte français n'ait été imprimé. Il y a deux ans à peine, sur l'initiative du Gouvernement actuel, le Parlement adopta un projet de loi, la loi de naturalisation de 1915, statut 5 George V, chapitre 44, dont le paragraphe "b" de l'article 2 décrète que l'aspirant à la naturalisation doit être de bonne mœurs, et posséder une connaissance suffisante de l'anglais et du français. N'est-ce pas là une nouvelle reconnaisance de la situation officielle et nationale de la langue française au Canada? N'ai-je pas droit de dire que sa situation diffère de celle de tous les autres idiomes européens ou de pays étrangers, n'en déplaise aux rédacteurs du "Toronto News" ou de l'"Evening Journal", d'Ottawa? Affirmer que le français est langue nationale au Canada et soutenir en même temps que c'est un idiome étranger dans les provinces canadiennes, voilà qui est du dernier absurde.

Tout ce qui, dans la confédération, a un caractère national doit avoir au moins une place dans les différentes parties de cette confédération. Celui qui possède un droit dans l'ensemble, doit avoir quelques privilèges dans les différentes parties de cet ensemble. Dans Ontario se trouve la capitale du Canada; le Parlement du Canada siège dans la province d'Ontario; les différents services de l'administration nationale sont dans la province d'Ontario et la langue française est officielle dans chacun d'eux. Prenez le cas de l'honorable député d'Ottawa (M. Chabot) ou de l'honorable député de Prescott (M. Proulx); tous les deux sont Canadiens français; tous les deux vivent dans Ontario et représentent des circonscriptions d'Ontario. Tous les deux sont membres du Parlement fédéral et ont le droit, au Parlement, de s'adresser à vous, monsieur l'Orateur, en français. Il n'est pas juste de mettre en doute que pour l'exercice de ce droit, ils doivent avoir le privilège de recevoir dans les écoles du pays, qu'ils soutiennent avec leur propre argent, l'instruction qui leur permettra de le faire.

Mais les partisans du règlement 17 prétendent qu'ils ne veulent pas empêcher l'enseignement de la langue française, que leur seul but est d'améliorer les méthodes et la qualité de l'enseignement du français, et que leurs règlements ont été adoptés pour l'avantage et le bénéfice des enfants de langue française. Le sentiment

de justice, monsieur l'Orateur, est si profondément enraciné dans l'esprit de la moyenne des Canadiens-Anglais que pour les porter à accepter une erreur ou une injustice, il faut leur donner une excuse ou une justification morale. Le loup trouvera toujours quelque prétexte pour le justifier de dévorer l'agneau. Je vous assure que ce genre de despotisme bienveillant n'a pas d'attrait pour moi. Je reconnais la bonne foi d'un grand nombre de ceux qui soutiennent et défendent ces règlements. Je crois que la majorité d'entre eux refuseraient d'endosser la proscription de la langue qui fait la gloire d'un si grand nombre de leurs compatriotes. Mais c'est malheureusement ma conviction, comme c'est celle de tous ceux qui ont reçu la moindre éducation française, que ces règlements, bien qu'ils procèdent lentement, tendent indirectement et peut-être plus insidieusement, mais avec autant de certitude, à l'étranglement de la langue française.

Le temps dont je dispose ne me permet pas de faire l'analyse de ces règlements et je ne pense pas que ce soit le milieu convenable pour le faire. Permettez-moi, cependant, de signaler que ce qui reste de l'étude du français ne peut se faire que dans les écoles qui étaient ouvertes et où le français était étudié avant 1912. Ne semble-t-il pas que ce soit une restriction peu patriotique? C'est infliger un châtiment aux Canadiens-français, qui sont coupables d'observer trop bien la loi de multiplication prescrite par le Tout-Puissant. C'est une invitation au suicide de la race. Mais les traditions nationales et la conduite morale de mes compatriotes me justifient de croire qu'aucun projet de ce genre ne saurait réussir.

Une autre particularité des règlements qui est absolument inacceptable, c'est qu'aucun enseignement du français ne sera donné sans le consentement et l'approbation de l'inspecteur dont les décisions sont sans appel. Je ne puis comprendre comment un tel état de choses recevrait l'approbation de tout homme juste. La conception que je me fais de la liberté m'empêche d'admettre qu'elle pourrait être suffisamment respectée quand la protection du citoyen doit dépendre de la bienveillance, du caprice ou, dans certains cas, peut-être, des préjugés d'un ministre ou de quelques-uns de ses serviteurs. Ce n'est assurément pas là de la liberté. Pour moi, je ne peux m'empêcher de croire que ces règlements

[M. E. Lapointe.]

constituent une regrettable provocation des Canadiens français d'Ontario dans leurs susceptibilités les plus profondes et les plus durables. Ils ont ressenti l'injure et leurs compatriotes de même race et de même langue l'ont ressentie également.

Nous avons passé par une crise sérieuse qui menace de devenir encore plus aiguë. Mais, à mon avis, ce qui est le caractère le plus déplorable de la situation ce n'est pas l'agitation qui en est sortie; il y a quelque chose de plus grave que les injures et les violences de langage. Il est surtout à déplorer que cette guerre impie se fasse aux dépens de la victime la plus sacrée et la plus innocente, aux dépens de l'enfant. Les enfants canadiens devraient ignorer nos conflits et nos rivalités. Ils devraient vivre dans une atmosphère de paix et d'amour. N'est-il pas regrettable que l'on verse, dans leurs veines, le poison des vieilles haines et antipathies. Il nous faut songer à de plus grandes choses dans ce pays. Quant à la proscription de la langue française dans Ontario, je n'ai aucune crainte. Une politique de contrainte n'a jamais opéré l'assimilation d'une race ni proscrit une langue. C'est un axiome de sociologie que tous les gouvernements du monde devraient retenir.

Me permettrez-vous d'appuyer cette assertion d'un article de M. Emile Faguet, de l'Académie française, sur la proscription du français en Bulgarie, après que cet Etat se fut jeté du côté de l'Allemagne contre les alliés.

Le tsar Ferdinand de Bulgarie vient d'interdire dans son royaume l'usage de la langue française. Le fait ne laisse pas d'être étrange, même en temps où il n'y a plus rien qui paraisse extraordinaire.

Quelle mouche pique ce tsar? Ce tsar est un demi-Français, du moins par le sang de ses artères. Ce tsar est petit-fils du premier et du dernier "roi des Français". Ce tsar a reçu une éducation française. Que veut-il donc et quel soudain ennui.

Contre tout ce qu'il fut le révolte
[aujourd'hui?

Quel mauvais office lui a rendu la langue française? Elle est encore la langue diplomatique et le tsar Ferdinand voudrait-il donc que pas un de ses sujets n'entrât dans la carrière de Talleyrand? Ce serait un singulier ostracisme.

Pourtant, si ce n'est où il vise, c'est où il aboutit très directement. Singulière opération.

La langue française, d'autre part, a-t-elle quelque virus qu'elle porte avec elle et qu'elle communique à celui qui la parle ou qui apprend à la parler? Je ne vois point. Elle est une langue claire, méthodique et directe, qui va tout droit devant elle, qui n'a rien de sinueux ni de détourné; c'est une langue loyale, qui ne peut donner à ceux qui font commerce avec elle que le goût de la loyauté et de la probité. Qui peut craindre cette contagion-là? Qui peut avouer

qu'il la craint? Qui peut laisser passer le bout de cette oreille? Personne au monde. Alors pourquoi le tsar de Bulgarie se donne-t-il l'air de redouter les effets naturels de cette langue sur ceux qui en font usage? C'est absolument incompréhensible.

Il n'est personne, surtout parmi les souverains, qui n'ait à cœur que ses inférieurs, ses administrés, ses sujets soient avant tout loyaux et probes. Tous, donc, ont plutôt intérêt à ce que tous ceux à qui ils commandent, ou qu'ils gouvernent, apprennent le français de tout leur cœur et le parlent de toute leur bouche. On connaît généralement cette anecdote: Louis XIV conseillant à un de ses courtisans d'apprendre l'espagnol, le seigneur supposant qu'on pensait à lui pour l'embassade d'Espagne, apprenant l'espagnol de toutes ses forces et venant dire au roi: "Je sais l'espagnol" et le roi lui répondant: "Très bien! Lisez "Don Quichotte" dans le texte". Eh bien, plutôt qu'un souverain interdisant le français à son peuple, j'imaginerais très bien un souverain disant à un de ses favoris: "Savez-vous le français?—Non.—Apprenez-le. Cela habitue à la droiture sous toutes les formes.

Ferdinand de Bulgarie fait exactement le contraire. Il n'y a pas à dire, il est étrange. Il a des raisons où la raison n'entre pas et qui ne sont pas celles du cœur.

Je ne vois qu'un mobile qui ait pu un peu peser sur le tsar de Bulgarie dans le sens de la détermination qu'il a prise. Le tsar de Bulgarie a été un peu raillé et un peu discuté en français. Il faut convenir qu'en français il a été un peu maltraité. Mais, Sire, est-ce une raison? Est-il raisonnable d'interdire une langue toute entière, depuis Villon jusqu'à Rostand, parce que quelques-uns de ceux qui la parlent se sont servis d'elle pour vous molester? Il y a là une vengeance qui dépasse à la fois sa cause et son objet

Quelle susceptibilité grossissante! Quelle sensibilité multiplicatrice! Quoi! toute une langue proscrite pour quelques mots de cette langue qui ne vous ont pas plu et qui, j'en conviens, n'étaient pas dits pour cela! Toute une langue proscrite pour quelques sons qui ont frappé votre oreille désagréablement et qui appartenaient à cette langue! C'est tout à fait le raisonnement d'Aman dans "l'Esther" de Racine

Un seul osa d'Aman attirer le courroux.
Aussitôt de la terre ils disparurent tous.

Et ce raisonnement a toujours passé pour sentir un peu la mégalomanie. On ne proscrit pas toute une langue, non plus que tout un peuple. Ou, si l'on veut, on le proscrit en principe, point du tout en réalité. Le peuple bulgare continuera d'apprendre le français, avec cette particularité que cette langue aura pour lui l'attrait de la chose défendue. Le tsar Ferdinand, par son décret, a simplement conféré à la langue française une nouvelle popularité. Et, dans les générations qui viendront, cette popularité ne fera que se développer et s'accroître. Rien d'aussi puissant pour cela que la proscription. Les jeunes Bulgares se diront les uns aux autres: "Vous savez, c'est cette langue à laquelle le tsar Ferdinand prétendait couper le cou"!

Emile Faguet,
de l'Académie française.

Monsieur l'Orateur, à l'heure actuelle, tout sujet de discorde et de discussion devrait disparaître. Le Canada a besoin de l'union de tous ses citoyens. Tous les Canadiens à l'esprit large, tous les Canadiens bien intentionnés doivent déplorer que dans la capitale fédérale les écoles soient fermées, et que des milliers d'enfants marchent en procession par les rues, tandis que les pères et les frères d'un grand nombre combattent et meurent pour la liberté dans les tranchées de France et de Belgique. Quel spectacle lamentable que cette lutte à propos de l'enseignement du français au moment même où la France et l'Angleterre ont cimenté entre elles une union grandiose et indissoluble pour le progrès de l'univers et la cause sacrée de la civilisation! La Manche ne sépare plus les deux grands pays. Pourquoi créer des obstacles au Canada entre les descendants des deux peuples alliés?

J'ai parlé de la résolution adoptée le 10 avril dernier par le congrès des délégués parlementaires de la France et de l'Angleterre. Les premières réunions eurent lieu en France, à Paris et à Bordeaux. La première conférence s'ouvrit sous la présidence de M. George Clémenceau, un ancien président du conseil français, à qui il incombait l'agréable devoir de souhaiter la bienvenue aux délégués anglais. Un après-midi dans la salle de lecture du Parlement, je tombai par hasard sur des extraits de son magnifique et réconfortant discours.

Je crains d'avoir déjà trop abusé des instants de la Chambre, mais si les honorables députés veulent bien me le permettre, je vais citer quelques extraits de ces discours qui ont une valeur littéraire incontestable.

Messieurs les membres du comité britannique,

Soyez les bienvenus, et permettez à l'homme qui doit à son âge l'honneur de vous adresser la parole au nom de ses collègues du comité parlementaire français, de vous dire que, dans les plus mauvais jours, il n'a jamais désespéré d'une réalisation d'entente qui lui paraissait inévitable, mais qu'il n'avait pas l'espoir de contempler.

Oui, messieurs, je vous attendais depuis des siècles sans fin, et les historiens, trop souvent étrangers aux passions profondes qui animent tour à tour les peuples à l'amour et à la haine, s'étonneront peut-être qu'il nous ait fallu, à tous deux, une si longue durée de temps pour franchir un si bref espace de mer, dont tant d'aventures de guerre semblaient avoir fait une barrière infranchissable et où, nous, nous ne voulons plus voir qu'un grand chemin ouvert à tous ceux qui sont dignes de comprendre et de pratiquer la véritable fraternité internationale de l'avenir, fondée sur la conscience du droit égal de tous et le respect heureux du droit de chacun.

Oui, oui, je vous attendais depuis Hastings, depuis les jours du prince Noir. Vous voyez que je ne suis pas homme à me lasser. Je vous attendais, et vous êtes venus, et vous voilà

ici, représentants du peuple anglais, spontanément accourus, non pas pour conclure de ces accords politiques que nos gouvernements sauront faire, pas plus que pour porter des jugements d'action militaire qui échappent nécessairement à notre assemblée.

Votre visite est comme le couronnement anticipé de toutes ces tâches. Nous nous rencontrons pour nous voir, pour nous comprendre, pour nous trouver enfin capables de nous aimer. Les temps veulent de l'action, et civils et militaires, des deux côtés du détroit, sont à l'action. Ils y resteront même, quoi qu'il puisse arriver jusqu'au bout. Jusqu'au bout! vous entendez bien. Avec l'autorité qui lui appartient, lord Desart hier a prononcé cette parole définitive. C'est délibéré, c'est voulu, c'est juré. Nous donnons nos enfants, nous donnerons nos biens, tout, tout, et la cause magnifique de l'indépendance des peuples et de la dignité de l'homme porte en elle-même une telle récompense, qu'en dépit des plus douloureux sacrifices nous ne nous plaindrons jamais qu'il ait fallu trop donner.

Voilà le grand secret public qui vous a fait franchir la mer pour arriver jusqu'à nous.

Il est vrai, c'est à une œuvre de guerre qu'est échu le miracle d'un accord profond qui ne pourrait plus se rompre sans qu'il en résultât une catastrophe de civilisation. Nous n'avons pas voulu la guerre, ni les uns ni les autres, et nous la voulons tous deux maintenant, comme nos bons alliés; et nous la voulons bien, et nous la voudrons aussi longtemps qu'il sera nécessaire pour qu'une victoire totale—totale, vous entendez—nous paye et paye nos généreux fils de flots de sang tels qu'aucune terre de l'Histoire n'en avait jamais bu.

Cœur à cœur, comme nos soldats côte à côte, nous vivrons le grand pacte d'union qu'aucun délire d'inimitié ne devra plus déchirer, et vous aurez, et nous aurons avec vous accompli quelque chose que des esprits à courte vue jugeront peut-être médiocre, parce que toute pompe en est absente, mais qui marquera tout de même une étape d'humanité.

M. Paul Deschanel, le président de la chambre des députés, s'exprima ainsi qu'il suit:

Jamais cette intimité ne fut plus nécessaire. Le génie de l'Angleterre et celui de la France se complètent, se fécondent, s'aimantent l'un à l'autre. Tous deux se prêtent avec une magnifique souplesse aux efforts imprévus de la plus terrible des guerres. Ensemble, ils protègent la civilisation, menacée par un retour effroyable de la barbarie: ensemble—avec nos chers et vaillants alliés—ils sauveront l'honneur de l'humanité. Vive l'Angleterre et vive la France, unies à jamais dans la justice!

Mais, monsieur l'Orateur, à peine avais-je goûté ce beau discours, cet éloquent plaidoyer en faveur de l'union et de l'amitié, que l'on me signalait un article qu'un journal important de l'Ontario, le "Free Press" de London, publiait sous la rubrique "Un complot dans Québec," et dont je cite la phrase suivante:

Il faut que le chef des libéraux de l'Ontario en finisse avec son habitude de parler en français dans l'Ontario à des auditoires Canadiens français.

[M. E. Lapointe.]

Cet avertissement m'aurait causé une impression des plus pénibles si je n'avais su, comme d'ailleurs je sais aujourd'hui, que ce journal n'exprime pas les véritables convictions de mes compatriotes de langue anglaise.

En terminant, j'exprime l'espoir que dans mes observations sur un sujet aussi délicat, je n'ai blessé les sentiments d'aucun de nos collègues. J'ai simplement voulu obéir aux dictées de ma conscience. Mon plus cher désir est que cette résolution et ce débat, au lieu d'élargir la brèche qui sépare les deux grandes races canadiennes, contribueront à les cimenter dans une indissoluble union pour la défense de la liberté et le respect des lois. Je demande à mes collègues de proclamer avec Gladstone l'égalité du faible et du fort. Notre tâche, et combien difficile, consiste à unir et réconcilier les éléments de la nation.

Notre devoir est de maintenir dans l'esprit de nos hommes publics un idéal de tolérance et de courage. Il nous incombe de faire respecter les droits égaux de tous les citoyens. Mais notre première sollicitude doit être d'élever sur cette terre du Canada un mur solide, inébranlable, contre les frénétiques attaques de la violence et du préjugé. A ces fins, nous devons demander à nos compatriotes de toutes les races et de toutes les croyances de faire des concessions, d'être tolérants, de s'entendre mutuellement et de respecter les opinions les uns des autres.

J'espère que par ce moyen nous réussirons à assurer cette union aussi nécessaire à la prospérité de l'Etat qu'au bonheur de ses citoyens.

M. E. B. DEVLIN (Wright): Monsieur l'Orateur, depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège dans cette Chambre, la prière quotidienne qui précède nos délibérations s'est toujours fortement imposée à mon esprit. Nous demandons à Dieu de faire régner la paix et la concorde parmi nous. Je souhaite ardemment que ce que je me propose de dire cet après-midi soit à l'unisson de cette pieuse invocation.

La résolution qui nous est soumise est divisée en trois parties distinctes. Plusieurs honorables membres de la droite ont prétendu qu'il est très regrettable qu'elle ait été déposée. Je déclare, dès maintenant, que je partage cet avis. Il est infiniment regrettable que la législature d'une province vote une loi qui irrite les sentiments d'une imposante minorité, au point d'obliger celle-ci à s'adresser au Parlement, pour obtenir le redressement de ses griefs.

La législature d'Ontario a adopté une loi dont j'expliquerai la nature dans un instant. Des pétitions ont été adressées au Gouvernement et les députés ont été invités à porter la question à la connaissance du public canadien, par l'intermédiaire du Parlement fédéral; de nombreux discours ont été prononcés dans des assemblées publiques. J'interprète ces diverses manifestations comme l'expression du sentiment de la population française de ce pays qui ne demande pas l'annulation d'une loi quelconque d'Ontario ni d'aucune autre province, mais qui s'adresse à l'intelligence, au bon sens et à la générosité du peuple canadien. Je suis Canadien et, à ce titre, partisan de la plus entière liberté pour toutes les nationalités et toutes les croyances du pays. Je ne puis m'empêcher d'applaudir, quand j'entends d'éloquents appels à la générosité de mes compatriotes. Je lisais, il n'y a pas bien longtemps, les discours prononcés en Angleterre par le très honorable premier ministre du Canada. J'étais convaincu qu'il exprimait les véritables sentiments de notre population. Vous me permettrez, monsieur l'Orateur, de rappeler quelques-unes des paroles que mon très honorable ami a prononcées à l'hôtel de ville de Bristol, en Angleterre, le 10 août, 1915:

Cet immense empire embrasse beaucoup de nationalités et de croyances différentes qui, dans les présentes circonstances, sont unies dans une idée commune. Ainsi le Canada n'est pas habité par une seule race. Ceux qui, les premiers, ont occupé le sol de ce pays étaient les fils d'une grande nation qui, heureusement, est aujourd'hui notre alliée, la grande nation française.

Dans les îles Britanniques, à Shorncliffe, il y a aujourd'hui plusieurs régiments dont la langue maternelle est le français et non l'anglais et qui sont venus du Canada pour faire leur devoir dans cette grande guerre. Dans l'évolution des institutions constitutionnelles qui s'est produite au Canada dans des conditions assez identiques aux vôtres, les Canadiens d'origine française ont apporté un concours généreux et effectif à ceux dont les ancêtres étaient venus des Iles-Britanniques. Le régime constitutionnel et la liberté, au Canada, n'ont pas trouvé de plus brillants et de plus éloquents défenseurs que parmi les descendants des premiers colons français. Au Canada, comme dans toutes les autres parties de l'empire, nous nous rendons compte de la nécessité de nous mieux connaître et nous mieux comprendre les uns les autres. Dans un pays d'une aussi vaste étendue, habité par une population clairsemée appartenant à des races diverses, pratiquant des cultes différents, n'ayant pas toujours le même idéal ni les mêmes intérêts immédiats, nous avons un urgent besoin de nous entendre et nous comprendre mutuellement. Dans la mesure où nous avons réussi sous ce rapport, depuis vingt-cinq ou cinquante ans, l'esprit national s'est développé et aujourd'hui le sentiment de la nationalité est devenu fort et vigoureux au Canada.

De pareils sentiments doivent être applaudis dans tout le pays comme ils l'ont certainement été en Angleterre. Me permettrez-vous, monsieur l'Orateur, d'emprunter une autre citation au discours prononcé par le très honorable premier ministre au Guild Hall de Londres, le 29 juillet, 1915:

Bien qu'il ne sied guère à un Anglais de parler de la grandeur de la nation anglaise, il me sera au moins permis de dire que cette nation a fait de grandes choses. Et le plus noble de ses exploits est la création d'un empire uni par des liens comme ceux qui nous unissent. Au début, pour constituer une nation et assurer l'ordre et la bonne administration dans ces îles il fallait un régime et des moyens autocratiques. Plus tard, est venue la grande charte de la liberté et le peuple a affirmé sa volonté de faire ses lois et de se gouverner. Gouvernement régulier d'un côté, liberté individuelle de l'autre; tous les hommes égaux devant la loi—c'est sur ces bases solides que la nation a été édifiée.

Dans les temps modernes, nous avons vu apparaître un autre idéal, non moins noble, celui d'une démocratie fondée sur l'égalité de moyens accessibles à tous....

Pourquoi les descendants au Canada de ceux qui ont combattu sous les ordres de Wolfe et les descendants de ceux qui ont combattu sous les ordres de Montcalm, pour se disputer la possession de la moitié septentrionale du continent américain combattent-ils maintenant épaule à épaule, pour la dépense de l'empire? Pour ne citer que les événements les plus récents, pourquoi voyons-nous de l'autre côté de la Manche, en France ou en Belgique, le petit-fils d'un Durham et le petits-fils d'un Papineau, combattant côte à côte? Quand les historiens de l'avenir auront à analyser les événements de cette guerre, ils se rendront compte qu'une impulsion irrésistible a surtout contribué à amener ce merveilleux résultat. Cette impulsion provient de l'amour de la liberté, de l'idéal démocratique et de l'esprit d'union qui en est la conséquence et qui fait que les citoyens de l'empire n'ont qu'un seul et même but.

En lisant ces paroles pour la première fois, ma pensée s'est aussitôt reportée à la célébration du troisième centenaire de la fondation de Québec, en 1908, au brillant groupe des représentants de toutes les parties de l'empire britannique et aux professions de fidélité constante et de profond dévoûment au souverain, au drapeau et aux libres institutions qui régissent ce pays et l'empire, faites par des hommes éminents du Canada en la présence de Sa Majesté le Roi. Ces sentiments ont été partagés par la population entière de toutes les provinces canadiennes. Le Canada était représenté là en tant que Dominion; les bornes étroites du provincialisme étaient

effacées, et les descendants des Français et des Anglais, groupés autour de la statue de Samuel de Champlain, semblaient aussi rendre témoignage à la profondeur de l'union qui cimentait la population canadienne, des hommes éminents du pays ont parlé de l'union des nationalités et des nobles aspirations du Canada. Les uns sont disparus; les autres vivent encore. Laissez-moi vous rappeler, monsieur l'Orateur, l'exorde du discours du maire de la ville de Québec, sir George Garneau:

Les Canadiens français éprouvent un sentiment inexprimable d'orgueuil patriotique et de reconnaissance envers les deux grandes nations qui ont tour à tour présidé à nos destinées: La France toujours aimée, à qui ils sont redevables de la vie et de leurs grandes traditions; l'Angleterre, qui les a laissés libres de grandir en gardant leur foi, leur langue et leurs institutions, et qui les a dotés d'un régime constitutionnel fondé sur la plus grande somme de libertés, et qui est, sans contredit, le plus beau et le plus parfait du monde.

A mon humble avis, on trouve là les vrais sentiments du Canadiens français. Il est attaché à la France parce qu'il lui doit la vie et ses grandes traditions. Il est attaché à l'Angleterre parce qu'elle lui a permis de conserver sa foi, sa langue et ses institutions, et parce qu'elle a donné au pays un gouvernement constitutionnel fondé sur la plus grande somme de liberté, gouvernement qui est, pour emprunter le langage de sir George Garneau, "le plus beau et le plus parfait du monde".

Les seules autres paroles que je désire rappeler à la Chambre ont été proférées par un homme qui n'est plus, sir James Whitney qui disait dans cette circonstance:

Nous qui sommes des autres provinces, nous respectons et nous aimons nos concitoyens de la province de Québec à cause de leurs qualités intrinsèques, de leur attitude et de leur concours dans les temps difficiles et périlleux.

Nous ne pouvons pas oublier ce qu'ils ont répondu lorsqu'on les sollicitait de s'unir à une puissance étrangère contre l'empire britannique.

Nous ne pouvons pas oublier Châteauguay où le vaillant de Salaberry a accompli le plus bel exploit stratégique de la guerre de 1812.

A moins d'un mille du lieu de ma naissance, sur le terrain historique de la ferme de Chrysler, s'est accompli ce que sir Nigel Loring appellerait "un fait d'armes consolant".

Et nous ne pouvons pas oublier que là et alors une compagnie de voltigeurs canadiens-français a rougi de son sang la terre du Haut-Canada pour la défense des institutions et des liens britanniques.

Nous ne pouvons pas oublier non plus les mémorables paroles de sir Etienne Taché qui déclarait que "le dernier coup de canon qui serait tiré au Canada pour défense du lien britannique serait tiré par un Canadien français."

[M. Devlin.]

Nous ne pourrions pas oublier ces choses, même si nous le voulions, et au nom des provinces, je me fais fort d'ajouter que nous ne voudrions pas les oublier, même si nous le pouvions.

Nous vénérons la mémoire des grands hommes de la province de Québec, de Taché et de Lafontaine, de Morin et de Cartier, de Chapleau et de Dorion, parmi les disparus ,et nous offrons nos hommages à Laurier, parmi les vivants.

Voilà les paroles de quelques-uns des grands hommes de ce pays; Voilà les sentiments qui, si je ne me trompe, animent tout vrai Canadien, et c'est dans ces sentiments que je commenterai brièvement le projet de résolution que j'ai eu l'honneur d'appuyer.

La première partie de ce projet est ainsi conçue:

Considérant que depuis longtemps la Grande-Bretagne a eu constamment pour politique lorsqu'un pays passait, par traité ou autrement, sous la souveraineté de la Couronne, de respecter la religion, les usages et la langue de ses habitants ainsi devenus sujets britanniques.

Pour ne parler que de notre pays, nous constatons que cela a précisément été la ligne de conduite suivie par la Grande-Bretagne, car, en se reportant au troisième article de la capitulation de Québec, on lit:

Les habitants conserveront la possession de leurs maisons, biens, effets et privilèges.

Cet article a été accepté à la condition que les habitants déposeraient les armes. Plus tard, en 1774, sir James Marriott, qui était alors avocat général, fut prié de rendre compte au roi de l'état de choses qui régnait en ce pays, entre autres, de cet article même, et son rapport renfermait le passage suivant:

Le traité conclu avec le pouvoir souverain de la France par lequel les sujets sont transférés pleno jure sans tenir compte de la capitulation qui a été accordée aux habitants ne saurait annuler celle-ci. Au point de vue du droit international, je considère une capitulation non seulement comme un pacte national, mais comme un pacte personnel conclu entre les habitants eux-mêmes en considération de leur détermination de cesser toute résistance. L'honneur et les intérêts de ce royaume y sont engagés et l'entente doit être rigoureusement observée; de plus, on doit plutôt améliorer sensiblement la condition des concessionaires que l'aggraver, pourvu que ceux-ci soient en état de profiter des avantages attachés à leurs concessions.

Depuis cette époque-là, le parlement impérial a, à différents temps, édicté des lois relatives à la constitution qui régit notre pays; ce furent, d'abord, l'Acte de Québec, 1774, qui consacrait de nouveau le principe, puis la loi constitutionnelle de 1791, et la loi d'Union de 1840. Aucune de

ces lois ne portait atteinte à l'usage de la langue française au Canada.

Vint ensuite la constitution de 1867 dont l'article 133 est le seul qui ait trait à l'usage du français; or, aux termes de cet article, l'usage de l'une ou de l'autre des deux langues est facultatif au Parlement fédéral et par-devant les tribunaux du Canada, dans les chambres de la législature de Québec et par-devant les tribunaux de cette province. Puisque la loi de 1867 reconnaît le français comme langue officielle au Canada—et c'est là un principe consacré que ni le Parlement fédéral ni aucune assemblée législative ne saurait fouler aux pieds—est-il sage de permettre aux enfants de parler cette langue sur la rue en quelque village ou ville que ce soit de l'Ontario ou de toute autre province, et de leur méconnaître le droit d'apprendre à la parler correctement? Je puis me tromper, monsieur l'Orateur, mais, la loi décrétant que telle ou telle langue est officielle en ce pays, il me paraît d'élémentaire logique qu'il s'ensuive naturellement que l'on doit faire en sorte que ceux qui parlent cette langue puissent l'apprendre.

Mon honorable collègue de Kamouraska (M. Lapointe), a fait l'exposé du principe en vertu duquel la Grande-Bretagne reconnaît le droit à l'usage d'une autre langue que l'anglais. En me reportant à la loi anglaise de 1914 concernant la nationalité britannique et le statut des aubains, je constate que toute personne naturalisée avant le 1er janvier 1915 peut solliciter un nouveau certificat de naturalisation sous le régime de la nouvelle loi, et que, dans le Royaume-Uni, pour avoir le droit d'obtenir ce certificat, l'aubain qui en fait la demande doit, entre autres conditions, être de bonnes mœurs et avoir une connaissance suffisante de l'anglais. La loi ne prescrit pas qu'il doit avoir une connaissance approfondie de la langue anglaise, ni qu'il ne doive parler que l'anglais; elle dit simplement qu'il doit avoir une connaissance suffisante de la langue anglaise.

Au Canada, les aubains sollicitant la naturalisation sont tenus d'avoir une connaissance suffisante des langues française ou anglaise. La loi qui régit la naturalisation en notre pays est d'établissement tout récent, et elle reconnaît à tout Canadiens français le droit de faire usage de la langue française à l'exclusion de toute autre en quelque province où il lui plaise de se transporter, si tel est son désir. Or, si cette loi est saine et sage, si elle est fondée sur la logique, convient-il de faire en sorte que les enfants de ceux qui viennent s'établir au Canada et ont le droit de faire usage de cette langue ne puissent pas apprendre à parler correctement le français?

Le deuxième alinéa du projet de résolution est conçu dans les termes suivants:

> Que les sujets de Sa Majesté d'origine française dans la province d'Ontario se plaignent de ce que, par suite d'une loi récente, ils ont été, dans une large mesure, privés du privilège d'enseigner le français à leurs enfants, privilège dont eux-mêmes et leurs pères ont toujours joui depuis que le Canada est passé sous la souveraineté de la Couronne britannique.

Les Canadiens français de la province d'Ontario prétendent avoir lieu de se plaindre. Ils ont adressé des pétitions au Gouvernement; par la plume et par la parole, ils nous ont mis au fait de leurs griefs. A nous qui sommes leurs mandataires, ils ont demandé de porter ces griefs à la connaissance du parlement du Canada, avec prière de faire appel à ses lumières et à son esprit de justice.

Je veux consacrer quelques instants à l'examen de la situation où se trouvaient les Canadiens-français avant l'établissement de la Confédération. Cet examen, je le ferai en invoquant le témoignage de l'auteur de l'ouvrage intitulé: "Legislation and History of Separate Schools in Upper Canada, 1841 to 1876", d'un homme dont on ne saurait dire que les idées préconçues l'aveuglent, puisqu'il s'agit de M. George Hodgins, M.A., LL.D., M.S.R.G., avocat, bibliothécaire du département de l'Instruction publique de l'Ontario et compilateur de l'Histoire documentaire de l'Education dans le Haut-Canada. C'est au chapitre 33 que je me reporterai; il est un peu long, et pourtant, l'objet de mon argumentation exigerait que je le citasse en entier. Voici ce que dit M. Hodgins:

> Il est une catégorie d'écoles confessionnelles qui n'ont donné que fort peu de tablature au directeur général: Ce sont les écoles françaises et allemandes—catholiques pour la plupart—que l'on trouve ici et là dans le Haut-Canada. Pour elle, il a suffi de faire en sorte qu'elles fussent pourvues d'instituteurs de même langue que les contribuables intéressés et n'en parlant pas d'autre. Fort heureusement, nous avons pu, avec la sanction du directeur général, accorder ce privilège à la faveur de la loi d'application générale et non pas de celle qui régit les écoles confessionnelles.

M. Ryerson posa deux principes dès les premiers temps de sa gestion du département de l'Instruction publique.

Le premier: c'est que toutes les fois qu'il pouvait régler un cas en particulier —et souvent avec l'approbation du gou-

vernement—en interprétant d'une façon libérale les pouvoirs qui lui étaient conférés par la loi scolaire et conformément aux attributions de sa charge de surintendant de l'instruction publique, c'était son devoir de le faire dans les cas non expressément prévus par la loi scolaire—sauf par analogie.

Le second principe qu'énonça M. Ryerson et qu'il a suivi d'une façon générale, c'était de ne pas solliciter trop souvent des mesures législatives pour régler des cas particuliers, mais au contraire, de ne recourir aux législateurs qu'à intervalles de cinq à dix ans.

Par bonheur, je connaissais les opinions de M. Ryerson, exprimées dans le premier de ces principes dont il s'était fait une règle de conduite et qu'il appliqua pour la première fois en 1851 pour accorder un certificat de capacité à un instituteur français dans le comté d'Essex, peuplé en grande majorité de Canadiens français.

A l'époque où cette demande fut présentée par le bureau des écoles publiques du comté d'Essex, M. Ryerson était en Angleterre, et j'étais chargé de la direction du département en qualité de surintendant en chef intérimaire. Je soumis donc avec avis favorable la demande que je venais de recevoir au conseil de l'instruction publique du Haut-Canada. Le conseil de l'instruction publique approuva la proposition que j'avais faite, et je fus en conséquence en mesure d'informer la commission scolaire du comté d'Essex que:

"Le conseil de l'Instruction publique du Haut-Canada a sanctionné une interprétation libérale du programme auquel vous faites allusion, et permet de remplacer le mot "anglais" par le mot "français" partout où il se rencontre et s'applique à des candidats français en se présentant aux examens devant le bureau des écoles publiques du comté. Le certificat devra évidemment se limiter expressément à l'autorisation d'enseigner la langue française."

Une copie de cette déclaration fut aussi expédiée au surintendant local de l'éducation à Sandwich, accompagnée de l'avis suivant:

"La loi scolaire autorise formellement les syndics à utiliser les services de n'importe quel instituteur compétent; en conséquence, si la personne que vous mentionnez obtient un certificat de la commission scolaire du comté, les syndics pourront retenir ses services, et nulle commission ou fonctionnaire des écoles publiques ne peut les empêcher de le faire, contrairement à ce que l'on paraît conjecturer dans un mémoire qu'ont préparé certains habitants de l'arrondissement scolaire n° 6, de Sandwich et qui m'a été transmis par le secrétaire de la commission des écoles publiques du comté."

En 1858, on étendit partiellement aux instituteurs allemands l'application du principe qui avait été posé en cette circonstance, et afin de tourner la difficulté, le conseil de l'instruction publique substitua la connaissance de la grammaire allemande à la connaissance de la grammaire anglaise dans le programme des examens que les candidats étaient obligés de subir.

En 1871, une nouvelle difficulté surgit par suite d'un retard, imputable au conseil de l'instruction publique, dans l'institution d'examens et l'octroi de permis pour les instituteurs allemands dans les districts allemands du Haut-Canada . En vue d'un cas spécial qui se produisit dans le comté de Waterloo, je fournis les indications suivantes au surintendant local, qui m'avait consulté en l'absence du Dr. Ryerson:

Accorder des certificats semestriels aux candidats d'origine allemande qui se présenteraient à l'examen en juillet; ajoutant que si le département était de bonne heure mis au courant des nécessités réelles de la situation, le conseil de l'instruction publique y porterait attention, et prendrait toute mesure nécessaire pour que ces candidats fussent admis à subir tous examens futurs.

Cette mesure fut ratifiée par le Dr. Ryerson; et il avisa le surintendant local du comté que des questions portant sur la lecture et l'épellation de l'allemand, l'étymologie et la grammaire allemande pourraient être préparées par les membres du conseil de comté, et qu'on pourrait se servir des questions ordinaires d'examen pour les instituteurs en état de lire l'anglais.

Des requêtes de même nature présentées en 1872 et 1875 furent l'objet du même accueil; et de cette manière le département de l'instruction publique accorda toutes les facilités pour le bon fonctionnement des écoles françaises et allemandes, publiques et séparées dans les centres français et allemands du Haut-Canada.

De plus, ces faits sont amplement confirmés dans une lettre que M. Ryerson écrivit le 24 avril 1857, et qui est ainsi conçue:

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous informer en réponse à votre lettre en date du 16 courant que, vu que le français est langue officielle en ce pays à l'égal de l'anglais, il est absolument licite et légal que les syndics permettent l'enseignement des deux langues aux enfants, qui fréquentent leurs écoles, conformément aux désirs des parents à cet égard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. Ryerson.

En conséquence, suivant l'opinion de M. Ryerson, il était non seulement convenable, mais légal d'enseigner le français dans les écoles de la province d'Ontario, avant la Confédération.

Depuis l'établissement de la Confédération, le français a joui des mêmes droits jusqu'au jour où l'on adopta la mesure que l'on est convenu de désigner sous le nom de Règlement 17. Je désire également signaler à votre attention une lettre qui fut écrite par M. Colquhoun, le sous-minis-

tre de l'éducation, le 24 juillet, 1911, et dans laquelle, je relève le passage suivant:

J'ai reçu l'instruction de premier ministre, sir James Whitney, d'accuser réception de votre lettre en date du 21 courant, et de vous affirmer que ni la loi scolaire ni les règlements du département en ce qui concerne l'enseignement du français dans les écoles, n'ont été modifiés. Je suis chargé, en outre, de vous faire observer que cette question est entièrement du domaine de la commission scolaire.

(Signé): A. H. U. Colquhoun.

La seule déposition relative à l'éducation que je trouve dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord est l'article 93 qui est ainsi conçu:

Dans chaque province, la législature pourra exclusivement édicter des lois relatives à l'éducation, sujettes et conformes aux dispositions suivantes:

Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré, lors de l'Union, par la loi, à aucune classe particulière de personnes, dans la province, relativement aux écoles séparées.

Dans toute province ou un système d'écoles séparées ou dissidentes existera, par la loi, lors de l'Union, ou sera subséquemment établi par la législature de la province, il pourra être interjeté appel au Gouverneur général siégeant en conseil de ses ministres, de tout acte ou décision d'aucune autorité provinciale affectant aucun des droits ou privilèges de la minorité protestante ou catholique romaine des sujets de Sa Majesté relativement à l'éducation.

Jusqu'à présent, nous constatons que la langue française a été tolérée, permise et sanctionnée par les lois adoptées dans la province d'Ontario. Les Canadiens français n'avaient apparemment pas de grief jusqu'à l'adoption du règlement 17. Mais avant l'adoption de ce règlement le conseil d'éducation d'Ontario avait adopté un autre règlement ainsi conçu:

Dans les arrondissements scolaires où la langue française ou la langue allemande est le plus en usage les syndics d'écoles peuvent exiger, outre le cours d'étude prescrit pour les écoles publiques, que l'enseignement de la lecture, de la grammaire et de la composition soit donné aux élèves dans l'une ou l'autre de ces deux langues, conformément aux désirs des parents ou tuteurs; et dans chaque cas l'on aura recours à l'emploi de livres français ou allemands autorisés.

Ainsi donc, en vertu du règlement 15 dans la province d'Ontario, l'enseignement du français et l'enseignement de l'allemand étaient sanctionnés par la loi. On adopta plus tard un autre règlement, le règlement 17, dont on a fort parlé par tout le pays et que les Canadiens français regardent comme une injustice. Le règlement 17 annulle, en effet, certains privilèges qu'on a accordés aux Canadiens français dans l'usage de leur langue comme langue d'enseignement dans leurs écoles. Les Franco-canadiens trouvent que puisque l'on ne prive pas les Allemands du droit à l'enseignement de leur langue, dans les écoles d'Ontario, on ne devrait pas restreindre leurs propres privilèges. Avant la Confédération s'il faut en croire M. Ryerson et M. Hodgins, les Allemands et les Canadiens français jouissaient de la plénitude de leurs privilèges, dans Ontario. Le règlement 15 lui-même a maintenu et confirmé ces privilèges. Le règlement 17 rend facultatif l'enseignement du français aux élèves Canadiens français au cours des deux premières années de leurs études; mais l'idée, l'esprit et la lettre de la loi veulent que du moment que ces élèves ont une connaissance suffisante de la langue anglaise, la langue française soit complètement mise de côté et que toute l'instruction se continue en anglais.

Les Canadiens français se prétendent lésés. A mon humble avis, leur grief est bien fondé, et, en ma qualité de Canadien qui désire une justice égale pour toutes les classes du pays, qui désire que les Canadiens français soient aussi bien traités que leurs compatriotes de langue anglaise, je trouve que la deuxième partie de cette résolution s'adapte parfaitement aux circonstances, et c'est pourquoi je n'hésite nullement à l'approuver en entier. La troisième partie de la résolution est ainsi rédigée:

Que, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiétés universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, cette Chambre, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une éducation anglaise complète, représente respectueusement à l'assemblée législative qu'il serait judicieux de démontrer qu'il ne doit pas être porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur instruction dans leur langue maternelle.

Je n'aimerais pas faire connaître l'opinion personnelle que j'entretiens au sujet de cette partie de la résolution que j'ai appuyée et je ne voudrais pas que la Chambre ne se guidât que sur mon avis personnel—je renvoie la Chambre à d'autres opinions auxquelles elle pourrait attacher—ce qu'elle fera, je n'en doute aucunement—beaucoup plus de poids, l'opinion, par exemple, que sir Oliver Mowat a exprimée dans un discours prononcé, à Woodstock, le 3 décembre 1889, lorsqu'il a dit:

Les Canadiens-français aiment d'amour tendre leur langue.

Me permettez-vous, monsieur l'Orateur, d'insérer une observation et d'affirmer, en ma qualité d'homme qui connaît le peuple canadien-français, qu'à ses yeux la langue

qu'il parle est inséparable de son âme? Il est attaché à sa langue tout autant qu'il est fidèle à sa foi, aux traditions de ce pays, et à la Couronne britannique. Leur amour de leur langue contient quelque chose qui peut sembler incompréhensible à ceux qui n'ont pas eu occasion d'entrer en rapports avec les Canadiens français, qui n'ont pas vécu avec ces derniers et qui ne sont pas parfaitement renseignés à leur endroit. Sir Oliver Mowat faisait preuve d'une connaissance parfaite du Canadien français, lorsqu'il prononçait les paroles que je viens de citer. Il continue ainsi:

Ils désirent que leurs enfants l'aiment et l'apprennent; mais ils savent qu'il sera de leur intérêt de se familiariser également avec la langue anglaise et qu'ils soient instruits en anglais aussi bien qu'en français: Proscrivez le français, leur langue maternelle, et ils vous haïront et n'auront plus rien à faire avec vos écoles.

Permettez que leur langue soit enseignée et ils seront heureux que leurs enfants apprennent l'anglais aussitôt et aussi vite que la chose sera possible. C'est la politique que les commissaires ont cru qu'il fallait suivre; c'est aussi l'opinion du Gouvernement; et c'est celle de tous les hommes intelligents, sauf, nos adversaires politiques. C'était l'opinion de M. Ryerson et du conseil d'instruction publique, désireux, même, d'éviter de faire aucune pression sur les écoles françaises ou allemandes, et d'attendre plutôt un mouvement spontané de leur part à l'égard de la langue anglaise et autres questions.

Vous avez là, monsieur l'Orateur, l'opinion d'un Anglo-canadien parlant dans la province d'Ontario. Permettez-moi de citer maintenant l'opinion d'un Anglo-canadien parlant dans la province de Québec devant le club canadien il y a à peine quelques jours, l'opinion d'un homme qui pendant plusieurs années a siégé dans la législature de Québec, qui a toujours vécu parmi les Canadiens français qui plus tard est devenu le représentant de la minorité anglaise de la province de Québec dans le cabinet de cette province et qui, ensuite est devenu juge. Je veux parler de son honneur le juge McCorkill, et je crois que ses paroles expriment mieux que je ne pourrais le faire moi-même les sentiments réels qui animent la province de Québec relativement à cette question.

Parlant le 28 mars 1916, il disait:

Je n'ai pas besoin de vous dire que j'ai étudié l'histoire du Canada depuis le commencement. J'ai lu avec le plus grand intérêt l'histoire de l'ancien régime, la colonisation du pays, et ensuite l'abandon de la population par ses gouvernants, pour ainsi dire, et les efforts formidables qu'elle a faits pour conserver le pays. J'ai lu l'histoire du Canada sous le régime anglais, et comment la population a su si bien se plier à l'administration de la justice, au fonctionnement de nos législatures et du régime municipal sous la domination anglaise. Je crois qu'un certain Canadien-français à Ottawa est un des hommes d'Etat les plus illustres occupant un siège dans une assemblée délibérante au sein de l'empire.

Les Canadiens français ont adopté notre système, mais il y a deux choses auxquelles ils sont restés attachés, leur religion et leur langue. Je crois que leur sentiment national est encore plus fort que leur sentiment religieux —je le crois réellement. Le sentiment national parmi eux est très intense, et je vous demanderai à vous, Anglais, Ecossais ou Irlandais nés en ce pays, et élevés ici, ce que vous considériez votre devoir de faire si la province de Québec décrétait un règlement comme le règlement n° 17?

En supposant que sir Lomer Gouin—ce que je ne puis imaginer—mais en supposant qu'il aurait la force ou l'audace, pour ainsi dire, de faire décréter un pareil règlement, une insurrection éclaterait, je crois, dans la province.

Cependant nos concitoyens Canadiens français habitant dans la province sœur, par des moyens constitutionnels s'efforcent d'obtenir la révocation ou la modification du règlement, ou une autre solution qui sera satisfaisante pour tous les intéressés.

Je ne veux pas, monsieur l'Orateur, retarder les affaires de la Chambre. J'exprime d'une façon aussi concise et aussi convenable que possible mes sentiments sur cette question, et j'ai expliqué pourquoi je me suis senti honoré d'appuyer la résolution proposée par l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe). Me permettrez-vous de dire en terminant que j'espère que ce différend sera réglé. Notre population se compose de plusieurs races dévouées aux institutions du pays et du grand empire britannique. J'ai confiance qu'en cette heure de crise, la province d'Ontario fera savoir au pays que le mot "Liberté" est gravé sur son blason. J'ai confiance que cette province, respectant les principes qui ont guidé ses hommes d'Etat dans le passé, montrera qu'il existe chez elle la même union de sentiments et d'intentions que celle qui a inspiré et qui inspire en ce moment le courage, la valeur et l'héroïsme des fils du Canada sur les champs ensanglantés des Flandres.

Les différentes possessions de l'empire veulent défendre la cause des nationalités et des libertés constitutionnelles. Nos fils ont traversé les mers pour défendre les opprimés, consacrant dans leur sang des principes qui nous sont si chers, la protection des petites nationalités, les droits et privilèges de la Belgique et de la Serbie, la solidarité de l'empire et le règne de la justice et de la liberté. Tels sont aussi les principes fondamentaux de cette proposition que nous soumettons très respectueusement en faveur d'une race qui n'a pas de

supérieure en générosité, en libéralité et en éducation.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, je désire tout d'abord assurer mon honorable ami de Kamouraska (M. Ernest Lapointe), que je n'ai pas la moindre intention de lui infliger un blâme. Son discours est très modéré et très courtois. Son allusion à l'attachement des Canadiens français à leur langue a été touchante, et ses paroles concernant l'union de notre empire avec la république française dans cette guerre sont éloquentes. Je suis extrêmement d'accord avec lui dans tout ce qu'il a dit sur ces deux sujets.

Je ne crois pas cependant qu'une grande partie de son discours ait un rapport direct à la résolution qu'il a soumise à la Chambre. Mais si ce discours peut s'appliquer à la question, il aurait eu mieux sa place dans l'assemblée compétente, c'est-à-dire à la législature d'Ontario.

Cette motion est plutôt à l'adresse du Parlement que du Gouvernement; elle ne demande aucune décision de la part du cabinet fédéral. Néanmoins, je conçois qu'il est de mon devoir, comme chef du Gouvernement, d'expliquer clairement mon attitude à ce sujet.

Malgré ce qu'ont dit les honorables députés de Kamouraska et de Wright, je persiste dans l'opinion que j'exprimais hier, à savoir que de cette motion il ne peut résulter rien de bon et qu'il en peut résulter beaucoup de mal. Aussi, quant à moi, il m'est absolument impossible d'y donner mon appui.

Je me serais attendu de la part de celui qui a proposé cette motion à quelque tentative de vérifier la loi et les règlements qu'il met en question et à l'occasion desquels il désire que cette Chambre admoneste la législature d'Ontario. J'aurais cru qu'il se serait efforcé de montrer en quoi ces règlements et la loi sur lesquels ils sont fondés produisent des résultats injustes pour la population canadienne-française de la province d'Ontario. Le peu d'effort qu'il tente dans ce sens me paraît être une très borne raison pour la Chambre de ne pas accepter cette motion, s'il n'y en avait pas d'autres plus concluantes encore.

Combien de membres de cette Chambre seraient prêts à faire un examen des conséquences de la loi et des règlements de la province dans leur rapport avec l'objet en discussion. Sans proposer la moindre enquête, dont la seule idée, au reste, fait saisir la tendance malheureuse de cette résolution, sans la moindre enquête, avec seulement la discussion qui peut avoir lieu dans un débat, et sans que l'on mette devant la députation, pour qu'elle en fasse l'examen, les règlements et la loi en question, on nous demande de faire à la législature d'Ontario des remontrances et de lui donner des conseils sur un sujet qui, dans plus d'une occasion, a été longuement débattu dans l'assemblée législative de cette province. Si, effectivement, nous songeons à donner des avis à l'assemblée législative de l'Ontario, si pareille initiative de notre part a sa raison d'être ici ne serait-il pas juste tout d'abord de soumettre l'affaire à un comité de cette Chambre, qui s'informerait et nous ferait ensuite son rapport. Chacun de nous doit comprendre que, si pareil examen était proposé, cette Chambre, en acquiesçant à pareille demande, s'exposerait singulièrement. Sans que cette proposition soit faite, cependant, sans même donner lecture de la loi et des règlements en question, on nous invite à prévenir la législature d'Ontario que la politique annoncée et appliquée par la loi qu'elle a rendue et par les règlements qu'elle a établis n'est pas d'accord avec le droit et la justice, qu'elle doit prendre notre avis sur la question et agir autrement qu'elle n'a fait. Il suffit de formuler cette proposition, à ce qu'il me semble, pour que l'on comprenne combien il est impossible d'accepter ce que proposent à la Chambre mes honorables amis de Kamouraska et de Wright.

Ce dernier a parlé d'une immixtion et mon honorable ami de Kamouraska, parle d'une tentative de proscrire l'usage de la langue française dans la province d'Ontario. Je ne m'arrêterai pas à un examen de cette question. A mon sens, il n'appartient pas à un membre de cette Chambre d'examiner ni de condamner des lois ou des règlements au sujet de choses sur lesquelles la législature et le gouvernement de la province ont exclusivement juridiction, mais je puis faire observer en passant que j'ai donné quelque attention à ce sujet. Je me suis efforcé de le comprendre, concevant bien qu'il est de mon devoir de me renseigner sur une affaire qui a donné lieu à quelque émoi et à des controverses, non seulement dans la province de Québec, mais dans d'autres régions de ce pays. Des gens qui sont en position d'être renseignés sur le sujet m'ont dit que la province d'Ontario maintient un certain nombre d'écoles pour la formation de professeurs bilingues, qu'elle subvient aux dépenses de voyages de professeurs dont la langue maternelle est le français pour qu'ils acquièrent une

bonne connaissance des deux langues, qu'elle paye leur pension et leurs frais pendant qu'ils reçoivent cet enseignement, que cette instruction leur est donnée gratis et que, finalement, il est fait un don spécial aux écoles de cette gatégorie pour que ces professeurs y soient employés. Une politique qui produit de tels résultats ne me paraît pas pouvoir être avec justice décrite comme tendant à proscrire la langue française dans la province d'Ontario.

En ce qui concerne la nature de ces règlements en général, je ne crois pas devoir la discuter, mais j'invite la Chambre à porter son attention sur certains points qui, à mon sens, rendent inopportune l'adoption de ce que propose mon honorable ami de Kamouraska.

Je comprends et j'apprécie parfaitement l'attachement naturel des citoyens d'extraction française au pays pour leur langue. Je comprends aussi que les auteurs de la Confédération aient tenu compte de cet attachement et comme résultat on a incorporé dans notre constitution l'article 133, Amérique britannique du Nord et cet article est ainsi conçu:

> Dans les chambres du Parlement du Canada et dans les chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise dans les débats sera facultatif; mais dans la rédaction des archives, des procès-verbaux et des journaux respectifs de ces chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire; et dans toute plaidoirie ou pièce de procédure devant les tribunaux ou émanant des tribunaux du Canada qui seront établis sous l'autorité de la présente loi, et devant tous les tribunaux ou émanant des tribunaux de Québec, il pourra être fait également usage, à faculté de l'une ou de l'autre de ces langues.
>
> Les lois du Parlement du Canada et de la législature de Québec devront être imprimées et publiées dans les deux langues.

Voilà la seule disposition de notre constitution se rattachant à la question de langue, et d'après mon interprétation elle donne aux langues française et anglaise le statut de langues officielles pour les affaires fédérales et pour les affaires publiques de la province de Québec, c'est-à-dire, au Parlement fédéral, devant les tribunaux fédéraux, dans la législature de Québec et devant les tribunaux de Québec.

Subordonnément à cette disposition d'après l'interprétation que je lui donne et dans la mesure de mes lumières, les provinces du Canada ont le pouvoir plénier de régler la question de langue dans les limites de leur territoire. C'est là mon interprétation de cette disposition de la

constitution du Canada, insérée dans la loi de l'Amérique britannique du Nord.

Je le comprends, pour les affaires fédérales, ces deux langues occupent une situation officielle, et à mon entrée dans la vie publique au Canada et surtout lorsque j'acceptai la direction d'un de ses grands partis politiques, j'estimai que j'avais le devoir de perfectionner ma connaissance de français, dans la mesure permise par mes occupations et par mes forces, j'ai pensé que pareil devoir m'incombait, afin de pouvoir converser et correspondre dans leur propre langue avec les personnes d'extraction française, et porter la parole aux assemblées publiques devant mes concitoyens d'origine française, du moins pendant quelques instants, dans leur propre langue.

Pour mon propre compte, je l'avoue, je repousserais avec la plus grande énergie toute tentative de porter atteinte à la situation faite à la langue française par la constitution du pays. Je ne le céderais à aucun de mes concitoyens de la province de Québec, dans l'énergique détermination de défendre les droits de la langue française reconnus par notre constitution, si l'on faisait la tentative de porter atteinte à ces droits. Mais je professe le plus grand respect à l'endroit de la constitution, et tant qu'elle n'aura pas subi de modification, d'après les méthodes régulières et autorisées, nous avons le devoir de la respecter et de lui obéir, et voilà pourquoi, à mon avis, la motion proposée aujourd'hui même à cette Chambre par l'honorable député ne s'inspire pas des plus chers intérêts du pays. J'irai même jusqu'à dire que, dans mon sentiment, elle est absolument hostile aux plus chers intérêts de la province de Québec elle-même.

L'article 91 de la loi de l'Amérique britannique du Nord définit les pouvoirs et l'autorité que possède et peut exercer le Parlement du Canada. L'article 92 de la Constitution statue sur les pouvoirs et l'autorité que possèdent et peuvent exercer les différentes provinces du Canada. L'article 93 de la Constitution renferme plusieurs dispositions se rattachant aux questions d'éducation, et ces dispositions confient, de façon générale, ces questions aux provinces, avec certaines restrictions relatives à certain droits possédés à l'époque de l'admission des provinces au sein de la Confédération et en outre touchant des droits acquis subséquemment. Mon honorable ami, le député de Kamouraska,

affirme que cette motion ne demande nullement au Parlement de déclarer inconstitutionnelle une loi quelconque d'Ontario. Son affirmation est d'une parfaite exactitude. Il aurait exercé plus utilement les droits que lui confère la Constitution, en présentant une motion à cet égard, puisque cette question a été constitutionnellement soumise au gouvernement fédéral qui a dû la régler; et puisque le gouvernement fédéral en était saisi, le parlement fédéral, pour la gouverne et l'édification du Gouvernement aurait pu, à bien meilleur droit, délibérer cette question qu'étudier et discuter la question maintenant en délibération.

Rappelons ici les paroles prononcées sur un illustre libéral du passé, touchant la disposition même qui nous occupe en ce moment. Il s'agit du discours prononcé par l'honorable Edward Blake, devant la Chambre des communes, le 29 avril 1890.

Il n'était pas alors le chef du parti libéral, mais il avait occupé cette position et il avait une grande place dans les rangs du parti libéral à l'époque où il prononça ces paroles (Hansard p. 4086):

> Je la considère comme réglée, pour moi du moins, premièrement parce que, dans l'intérêt public, il n'y aura pas d'annulation de la loi d'éducation pour la simple raison que de l'avis du Parlement quelque autre système différent de celui que la province a cru bon d'adopter, serait une meilleure politique. Je la tiens comme réglée en second lieu parce qu'aucune adresse à la couronne ne sera adoptée par le Parlement pour demander un changement de la Constitution qui affecterait une province, dans tous les cas contre la volonté de cette province, au sujet de cette question particulière.

Premièrement, que le Parlement, parce qu'il désapprouvait la législation provinciale en matière d'éducation, ne devait pas chercher à obtenir l'annulation de cette législation simplement parce que le Parlement pouvait penser qu'un meilleur système pourrait être adopté; et secondement que sans le consentement d'une province du Canada, aucun changement ne pourrait être introduit dans la constitution, si ce changement affectait cette province. Il n'y a pas en ce moment d'appel au Parlement, soit de la minorité d'Ontario, soit de celle du Manitoba, la résolution ne soulève pas une question de révocation et par conséquent, je n'hésite pas à soumettre à la Chambre avec beaucoup de confiance, qu'il n'y a aucune disposition constitutionnelle qui nous permette d'aviser, de réprimander ou d'admonester la législature d'Ontario sur un sujet qui relève entièrement de la juridiction de cette province.

Que s'est-il passé en 1896 quand le sujet était présenté constitutionnellement au Parlement? Le résultat de la tentative qui fut alors faite pour obtenir l'adoption des dispositions de l'article 93 n'était pas très encourageant et je crois que mon très honorable ami qui s'est opposé alors à l'intervention sera entièrement de cet avis. Souvenons-nous que, sauf les dispositions de l'article 93 et les articles relatifs à l'annulation de la législation provinciale, les provinces du Canada sont aussi souveraines et suprêmes dans leur sphère que le Parlement l'est dans la sienne. Ce principe a été établi et confirmé par les tribunaux. Quiconque a étudié le sujet ne peut nier ce que je viens d'affirmer. Si je désirais citer une autorité qui, je l'espère, convaincra le très honorable chef de l'opposition, je pourrais citer ses paroles. En 1896, quand il proposa le renvoi à six mois du fameux bill rémédiateur, comme on l'appelle, il s'est exprimé ainsi:

> Le parlement impérial a le pouvoir d'annulation, de surveillance des lois de ces corps législatifs coloniaux. Cela peut se comprendre facilement car les colonies sont des dépendances. Mais les relations entre le Dominion et les provinces ne sont pas les mêmes.
>
> Entre elles il n'y a pas de supériorité ni d'infériorité, toutes sont égales avec cette exception que le Parlement du Dominion est investi de plus grands pouvoirs, c'est-à-dire de pouvoirs plus étendus et d'un caractère plus important que ceux de la législature locale. Il faut accepter comme un axiome que, sous un gouvernement populaire, c'est la majorité qui doit gouverner.

Un peu plus loin, il a dit:

> Le remède de la minorité sous un gouvernement libre est de faire de l'agitation et de s'efforcer d'obtenir qu'une majorité se conforme à sa façon de penser. C'est la règle sous un gouvernement libre.

Il a parlé d'un prétendu pouvoir du gouvernement impérial de surveiller les lois des assemblées législatives coloniales et il a déclaré ensuite que si ce pouvoir appartenait au gouvernement impérial, aucun pouvoir semblable n'était donné au Parlement du Canada de surveiller les lois adoptées par les législatures provinciales. Si le principe contenu dans cette résolution n'est pas une tentative de surveiller la législation de la province d'Ontario, je ne sais pas comment le caractériser. Nous sommes invités à étudier une loi qui ne nous est pas présentée, à nous rendre compte de règlements avec lesquels nous ne sommes pas familiers et ensuite nous sommes invités à donner à la législature

de la province d'Ontario un avertissement qui ne peut manquer d'être compris par cette législature comme une critique du système qu'elle a approuvé et de la loi qui a été adoptée. Ce n'était pas l'opinion de mon très honorable ami, en 1896, parce que, quand la question était soumise constitutionnellement au Parlement du Canada, son idée était qu'il ne devait pas y avoir d'intervention. Quand la question n'est pas posée constitutionnellement au Parlement, pourquoi y aurait-il intervention? Il dénonça la tentative du gouvernement de sir Charles Tupper d'adopter le bill réparateur, parceque, disait-il, l'enquête n'avait pas été suffisante. Comment concilie-t-il cela avec sa proposition d'aujourd'hui, de considérer et de critiquer une loi de la province d'Ontario, sans avoir fait aucune enquête?

Dans le même débat, il a exprimé son opinion d'une façon plus claire, comme l'indique la citation que je vais faire maintenant:

> Car, monsieur l'Orateur, l'expérience nous enseigne que ce droit d'annulation d'une loi provinciale n'a jamais été exercé, et probablement ne pourra jamais l'être, sans occasionner des froissements, des dérangements, de l'aigreur. Le recours à ce moyen est, en somme, productif d'autant de mal que de bien.

Si l'Assemblée doit accueillir les paroles de mon très honorable ami dans la disposition d'esprit dans laquelle il les a prononcées, et leur faire produire tout l'effet qu'il en attendait, cette citation seule devrait être suffisante aux yeux de cette Chambre pour la décider à rejeter la motion du député de Kamouraska, Examinons un instant cette proposition et voyons ce qu'elle renferme et ce qu'elle propose en réalité.

Elle renferme plusieurs considérations auxquelles nul ne saurait s'opposer. Il ne s'ensuit pas nécessairement, toutefois, que le Parlement devrait l'adopter d'emblée.

Quelque honorable député, à un moment donné, pourrait très bien déposer une proposition soutenant des principes que renferment les dix commandements de Dieu et les recommander à la considération d'une législature provinciale en laissant entendre qu'ils devraient être mieux observés à l'avenir que par le passé. Mais, il ne s'ensuivrait pas nécessairement que cette législature dût adopter pareille législation.

La question qu'a déposée l'honorable député est conçue dans les termes suivants:

> Considérant que depuis longtemps la Grande-Bretagne a eu constamment pour règle, lorsqu'un pays passait, par traité ou autrement, sous la souveraineté de la Couronne, de respecter la religion, les usages et la langue de ses habitants ainsi devenus sujets britanniques;
>
> Que les sujets de Sa Majesté d'origine française dans la province de l'Ontario se plaignent de ce que, par suite d'une loi récente, ils ont été, dans une large mesure, privés du privilège d'enseigner le français à leurs enfants, privilège dont eux-mêmes et leurs pères ont toujours joui depuis que le Canada est passé sous la souveraineté de la Couronne britannique.
>
> La Chambre, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiété universelle, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une instruction anglaise complète, invite respectueusement l'assemblée législative à faire en sorte qu'il ne soit point porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur éducation dans leur langue maternelle.

En premier lieu, on pourrait se demander pourquoi mon honorable ami de Kamouraska, à une époque où, comme il le déclare lui-même, toutes nos énergies devraient concourir au succès de nos armes, croit le moment opportun de déposer une résolution de cette nature devant le Parlement qui ne peut évidemment exercer aucune autorité au point de vue législatif sur le sujet qu'elle soulève.

M. MEDERIC MARTIN: Assumez vos responsabilités.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN. L'interruption de l'honorable député ne me paraît pas avoir ici sa raison d'être.

Je désire également faire observer à mon honorable ami de Kamouraska que, s'il désire admonester la législature d'Ontario sur ses actes politiques et s'il désire réellement que cette réprimande serve à quelque chose, il me semble particulièrement déplorable qu'il ait cru devoir attendre une semaine après la prorogation de l'assemblée législative pour le faire.

S'il avait désiré réellement que cette admonition atteignit son but, il aurait été de beaucoup préférable de l'adresser à la législature d'Ontario elle-même, quand elle était encore en session et en mesure de prendre cet avertissement en considération.

Or, comme il avait laissé passer l'occasion, nous étions en droit de nous attendre, à une époque où toutes nos énergies devraient concourir au succès de nos armés, que notre collègue ajournerait son intervention à une autre session, lorsque la législature d'Ontario serait elle-même convoquée.

Je ne sais pas si l'honorable député a été influencé par quelque incident dont les dates coïncident. Je n'ai pas l'idée de

faire des insinuations à cet égard; mais je ne puis m'empêcher de signaler le choix singulier de la date du dépôt de la proposition en discussion.

Une autre circonstance digne de remarque, c'est que la proposition garde le silence sur ce qui se passe dans la province du Manitoba. Devant cette omission significative, je conclus que mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe) est entièrement satisfait de la situation scolaire au Manitoba.

M. LAPOINTE: J'ai pensé, et avec raison, je crois, que la question des nouvelles lois scolaires du Manitoba n'est pas encore dans l'arène fédérale. Autant que je sache, le Parlement n'a pas encore reçu de requêtes le priant de révoquer cette loi ou d'intervenir de quelque manière. Voilà pourquoi j'ai cru qu'il n'était pas de mon devoir de mentionner dans cette résolution les dernières lois scolaires adoptées par la législature du Manitoba.

Si mon très honorable ami désire connaître mon opinion à cet égard, je n'ai aucune objection à lui dire que je n'approuve pas plus l'injustice qui a été commise au Manitoba que celle perpétrée dans l'Ontario, et j'aurai l'occasion de revenir sur ce sujet.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je tiens compte de l'explication de l'honorable membre; mais je lui ferai observer qu'en ce qui concerne la question du veto décidée par le Gouvernement et qui n'a provoqué aucune expression d'opinion ni motion de la part de notre collègue, le Parlement n'est pas plus saisi de la question scolaire de l'Ontario que de celle du Manitoba. Je défie qu'on me contredise sur ce point. Ni l'une ni l'autre de ces questions n'est soumise au Parlement.

On viendra peut-être nous demander, dans quelque temps, d'infirmer la loi du Manitoba? Des paroles prononcées par l'honorable député, j'infère qu'il se propose de nous le demander quand l'heure en sera venue, car sans cela l'explication qu'il donne aujourd'hui me paraîtrait insuffisante. Mais je me demande, quand même, pourquoi le Manitoba ne figure pas dans cette motion tout comme y figure l'Ontario. La loi du Manitoba est pourtant bien connue, mon honorable ami la connaît depuis des semaines, depuis des mois; cependant, il attaque, dans ce Parlement, la loi de l'Ontario, et il ne dit rien de celle du Manitoba, qui, si je suis bien informé, bat absolument en brèche les principes qu'il préconise, en ce qu'elle enlève ni plus ni moins aux enfants d'origine française le privilège de se faire instruire dans leur propre langue.

Puis, comme je l'ai dit, le projet de résolution prévient et avertit la législature de l'Ontario. Mais ce Parlement va-t-il entreprendre de donner des avis ou de faire des reproches aux législatures des provinces qui auront pris une attitude désagréable à la minorité de cette députation? Je citerai un exemple: A sa dernière session, la législature de Québec a passé une loi qu'une certaine partie de la population de l'Ontario jugeait fâcheuse. L'honorable député est-il d'avis qu'une motion qu'on présenterait dans cette Chambre sommant la législature de Québec d'abandonner son attitude aurait sa raison d'être? S'il a raison lui-même de présenter la motion qu'il présente aujourd'hui, n'importe quel membre de la députation pourrait en présenter une pour demander à la majorité de cette Chambre d'admonester la législature de Québec. Ce à quoi je m'opposerais avec autant de force que je m'oppose aujourd'hui à la motion de mon honorable ami. Tant que ces différentes législatures seront indépendantes dans la sphère d'action qui leur est attribuée on aura tort de faire condamner la législation de l'une par celle de l'autre. Que chacune reste dans les limites de sa propre juridiction et s'occupe des matières dont la constitution lui a confié le soin. N'avons-nous pas, dans ce Parlement, surtout à l'heure qu'il est, assez de sujets importants à traiter avec la plus grande circonspection et la plus grande prudence, pour ne pas vouloir nous immiscer dans les affaires qui sont purement du ressort des législatures provinciales?

Si nous avons des avis à donner à ces législatures sur des questions de langue, pourquoi ne déciderions-nous pas de leur en donner sur des questions d'éducation en général? Si la province d'Ontario, de Manitoba et de Québec croit devoir adopter, en matière d'éducation, une politique que la majorité de cette Chambre n'approuve pas et que nous acceptions la motion de l'honorable député de Kamouraska, il s'ensuit logiquement que nous devrions signifier à toutes les autres législatures de voir avec plus d'attention aux questions qui les concernent exclusivement, et de modifier la politique qu'elles ont cru sage d'adopter.

Je ne comprends pas parfaitement la conclusion du projet de résolution de mon honorable ami. Ayant eu l'occasion de jeter un regard sur le projet qui fut d'abord présenté à monsieur l'Orateur, j'ai remarqué que les mots "n'est pas", dans l'avant

dernière ligne, étaient remplacés par les mots "ne doit pas être". Cette modification semble donner une autre portée au projet de résolution. Voici quelle en était la teneur première:

Que surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiétés universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, cette Chambre, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une éducation anglaise complète, représente respectueusement à l'assemblé législative qu'il serait judicieux de démontrer qu'il n'est pas porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur instruction dans leur langue maternelle.

Il y était donc dit que la législature de l'Ontario devrait établir clairement qu'il n'est pas porté atteinte au privilège de recevoir l'instruction en français; c'est-à-dire qu'elle devrait définir clairement l'effet d'une politique qu'elle aurait déjà adoptée. Mais, par cette modification, l'on demande qu'il ne soit pas porté atteinte au privilège de recevoir l'instruction en français. Si courtois, si respectueux que soient les termes de cette requête, elle n'en dicte pas moins à la province d'Ontario ce que devrait être, à l'avenir, sa politique à cet égard. Je le répète, notre Parlement n'obtiendra aucun bon résultat en travaillant à corriger les lois provinciales et à représenter ou à dicter aux provinces ce qu'elles ont à faire au sujet de questions qui sont exclusivement de leur compétence.

Au cours des brèves remarques qu'il a faites hier soir sur cette question, le très honorable chef de l'opposition a dit:

Discutons-la donc; écoutons le pour et le contre et nous sortirons de ce débat plus sages et meilleurs, étant mieux au fait de la situation et connaissant mieux quels sont les droits de la minorité; je me fais fort de dire que lorsque la question aura été réglée, comme elle devra l'être, la minorité acceptera la situation quelle qu'elle soit.

Je ne vois pas au juste ce que mon honorable ami a prétendu dire par ces paroles. S'il a voulu parler des droits légaux conférés par la Constitution, je lui ferai respectueusement observer que ce n'est pas au Parlement canadien qu'il appartient de les définir. Cette fonction relève des tribunaux du pays, institués à cette fin. Eux seuls peuvent décider la question, sauf recours, en dernier ressort, à Sa Majesté par l'intermédiaire du comité judiciaire du Conseil privé.

Il est possible que mon très honorable ami ait voulu laisser entendre quelque chose de plus. Il a peut-être voulu dire que ce Parlement devrait se prononcer sur la question de savoir si l'acte de l'Amérique britannique du Nord doit être modifié de manière à restreindre les prérogatives des provinces en matière de langue ou sous tout autre rapport.

[Sir Robert Borden.]

J'invoquerai de nouveau l'opinion de l'honorable Edward Blake, que j'ai citée il y a un instant et qui peut se résumer ainsi: Aucun changement restreignant les prérogatives d'une province ne peut être fait à la constitution sans le consentement de cette province. Mon très honorable ami ne prétendra certainement pas que le Parlement canadien, sans consulter les provinces, ou contre leur volonté manifeste, pourrait ou devrait présenter une adresse à Sa Majesté pour que l'acte de l'Amérique britannique du Nord fût modifié de manière à restreindre les attributions des législatures provinciales. Trouverait-t-on un seul membre de cette Chambre disposé à soutenir une pareille propositions? A mon sens, la proposition émise par l'honorable Edward Blake, en 1890, n'est pas seulement dans l'intérêt du Canada en général, non seulement dans l'intérêt de toutes les provinces, mais surtout dans l'intérêt de la province de Québec. Je répète que cette doctrine est, avant tout, dans l'intérêt de la province de Québec.

Si ce Parlement pouvait, sans le consentement des provinces intéressées, adopter une résolution tendant à modifier l'acte de l'Amérique britannique du Nord de manière à restreindre les droits des législatures provinciales, aucune province canadienne ne serait plus menacée que la province de Québec. C'est parce que cette province voulait conserver la direction de ses propres affaires qu'elle n'a pas voulu de l'union législative proposée par sir John A. Macdonald. C'est l'opposition de la province de Québec qui nous a valu une confédération à la place d'une union législative.

Si la proposition du très honorable chef de l'opposition était acceptée, une province canadienne qui n'aurait pas été consultée ou qui aurait exprimé son opposition, serait exposée à voir ses prérogatives diminuer sous l'empire d'une résolution adoptée par le Parlement du Canada. Si ce n'est pas ce que mon honorable ami a voulu dire par les paroles que je viens de rapporter, j'aimerais à connaître le sens exact de ses paroles et peut-être nous renseignera-t-il sur ce point. Si le Parlement a le droit d'intervenir dans les affaires d'une province de langue anglaise et de restreindre ses attribuations en matière de langue, il a également le droit d'intervenir

pour restreindre les attributions de la province de Québec en matière de langue et d'instruction publique. Si la résolution déposée par l'honorable député de Kamouraska doit être interprétée à la lumière des remarques faites par l'honorable chef de l'opposition, comme je les comprends, c'est la dernière chose qu'un représentant de Québec devrait faire dans cette Chambre.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Rien n'autorise le très honorable premier ministre à interpréter ainsi mes paroles

Le très hon. sir ROBERT BORDEN : Quand l'honorable chef de l'opposition prendra la parole, aura-t-il l'obligeance d'expliquer ce qu'il a voulu dire? Je cite de nouveau:

> Discutons-la donc; écoutons le pour et le contre et nous sortirons de ce débat plus sages et meilleurs, étant mieux au fait de la situation et connaissant mieux quels sont les droits de la minorité; je me fais fort de dire que lorsque la question aura été réglée, comme elle devra l'être, la minorité acceptera la situation quelle qu'elle soit.

A mon sens, mon honorable ami prétend que cette résolution a été déposée pour que la Chambre règle cette question. Si ce n'est pas ce qu'il a voulu dire, ses paroles n'ont pas de sens. Il veut que la question soit discutée et réglée.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très bien! très bien!

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: En ce qui concerne le côté légal de la question, il n'ose pas affirmer que ce Parlement a le droit de la régler. Il ne voudrait pas soutenir une semblable prétention, soit ici ou ailleurs. Alors, qu'a-t-il voulu dire? Sa prétention est évidemment que l'acte de l'Amérique britannique du Nord devrait être modifié de manière à ce que les droits incontestables des provinces sur le point en discussion fussent changés d'une manière quelconque. Je maintiens que cela ne peut pas se faire et ne doit pas être fait sans que les provinces soient consultées, ou sans leur assentiment, et j'ajoute qu'il n'y a pas une province plus intéressée que la province de Québec au maintien de la doctrine que je viens d'énoncer. C'est pourquoi je dis qu'une proposition tendant à l'intervention du Parlement est surtout regrettable et mal avisée pour la province de Québec.

Quel est l'objet de cette résolution? Quel but se propose-t-on d'atteindre par ce moyen? Supposons que la province d'Ontario et la province du Manitoba traitent cette résolution, si elle est adoptée, avec l'indifférence méprisante que laissent entrevoir les écrits du principal organe du parti libéral dans l'Ouest canadien. Après avoir donné cette admonition ou ce conseil, que fera le Parlement? Acceptera-t-il ce refus méprisant ou ira-t-il plus loin? Encore une fois, quel est l'objet de cette résolution? Qu'en attendent l'honorable député de Kamouraska et l'honorable chef de l'opposition? Que se proposent-ils de faire, si les provinces en question leur opposent un refus méprisant? Qu'obtiendrons-nous en adoptant cette résolution, si la province intéressée lui fait la réception que laisse entrevoir l'attitude du principal organe du parti libéral dans l'Ouest? Pourquoi ne pas laisser cette question à la décision du corps législatif dont elle relève de par la constitution et auquel elle a toujours été réservée, depuis la Confédération, en 1867?

Pour ces différentes raisons, je considère que le dépôt de cette résolution est une démarche regrettable, surtout du point de vue de la province de Québec.

Je ne vois pas qu'il puisse en résulter aucun bien; je crois au contraire qu'elle peut faire beaucoup de mal; car elle ne peut pas manquer d'aviver des passions déjà suffisamment éveillées et de rendre plus tendues les relations entre les deux principales races qui habitent ce pays. Personne ne désire plus que moi le maintien de ces bonnes relations et je fais tout en mon pouvoir pour les rendre plus amicales. C'est dans les législatures provinciales que ces questions doivent être débattues. Je ne vois aucun avantage à les discuter ici. Sans la moindre hésitation, dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt de toutes les provinces et, plus particulièrement, dans l'intérêt de la grande province de Québec, je voterai contre la résolution.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, je me lève pour appuyer la résolution déposée par l'honorable député de Kamouraska (M. Ernest Lapointe). J'aborde la question, cependant, dans un esprit bien différent de celui qu'a laissé percer le très honorable premier ministre, dans les remarques qu'il vient de faire. Je me propose de parler avec toute la modération dont je suis capable, et de m'adresser, non pas aux passions et aux préventions, mais au jugement et à l'intelligence de mes compatriotes de toutes nationalités.

J'écarte immédiatement tout le côté constitutionnel de la question. Ce n'est pas mon intention d'engager un débat sur l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je ne prends pas la parole pour invoquer en faveur de ma prétention le texte précis d'une loi positive. Je prétends encore

moins nier le pouvoir souverain de la législature d'Ontario de se prononcer sur cette question et d'enregistrer la décision finale des électeurs de cette province. Mon but n'est pas de donner des avis ou des conseils à la province d'Ontario. Je prends la parole pour plaider, devant la population d'Ontario, la cause des sujets d'origine française de Sa Majesté, dans cette province, qui se plaignent de ce qu'une loi votée par leur législature les prive, en matière d'enseignement, de droits qu'ils ont exercés et que leurs ancêtres ont exercés avant eux, depuis le jour où le Canada est devenu possession de la couronne britannique.

Si je prends cette attitude, c'est que j'y suis porté par des raisons que je considère plus impérieuses que toutes celles qui se trouvent dans la loi dont on se plaint.

S'il est des gens—et mon très honorable ami est de ce nombre, si je ne me trompe —qui disent que je n'ai pas le droit de me présenter devant ce Parlement pour plaider la cause que je soutiens en ce moment, que cela m'est interdit et que la législature de l'Ontario est le seul tribunal devant lequel elle puisse être défendue, je répondrai à mon honorable ami et à ceux qui l'entourent qu'il y a quatre ou cinq semaines à peine un organe important d'un groupe nombreux de la province de l'Ontario—la "Orange Sentinel"—sous la signature de son rédacteur en chef, M. Hocken, me priait d'intervenir dans cette affaire, de faire connaître mon avis à mes compatriotes et de tâcher de mettre fin à la déplorable agitation qui règne en ce moment.

Monsieur l'Orateur, quelques-uns de mes amis que cette intervention a blessés, ont qualifié cette lettre d'impertinence. Je ne partage pas ce sentiment. Je ne reproche pas à la "Orange Sentinel" de m'avoir adressé cette supplique; je suis ici au Parlement et je me crois tenu de donner les explications qu'on me demande d'un ton modéré, comme on me l'a alors demandé, d'exprimer mon avis sur une question qui a trait à la paix, au bon ordre et à la sage administration des affaires publiques. Cette supplique même prouve que, au dire du rédacteur en chef de ce journal, du moins si je comprends bien l'anglais, la question n'est pas circonscrite à la province d'Ontario, mais qu'elle en a peu à peu franchi les bornes. Si je crois me rendre à l'invitation qui m'a été adressée, je voudrais donc savoir où je pourrais y répondre ailleurs que dans cette Assemblée.

La lettre que j'ai reçue contient des assertions et exprime des sentiments que je suis tenu de ne pas admettre. Tout d'abord, je trouve à redire à la manière dont on s'adresse à moi. La "Sentinel" s'adresse à moi comme au chef de l'élément français au Canada. Voici ses paroles:

> Ne voyez-vous pas que vous avez remis la direction de l'élément français au Canada au rédacteur en chef du "Devoir".
>
> Consentez-vous à ce qu'il vous remplace comme idole politique de vos compatriotes? Croyez-vous que cela les rendra plus heureux et plus prospères ou fera du bien à la cause de l'union du Canada que vous avez exprimé le grand désir de voir triompher?

Je dirai sans tarder que, lorsqu'on s'adresse à moi comme au chef de l'élément français au Canada, je suis tenu de refuser ce titre glorieux. Il ne m'a jamais appartenu; je n'ai rien remis à M. Bourassa. Sur plusieurs questions, nous nous sommes trouvés, lui et moi aux deux pôles de l'opinion: à dire vrai, depuis quelque temps, il s'est plus rapproché des amis de l'"Orange Sentinel" que de moi. Tout ce que j'ai à dire c'est que, sans prétendre avoir été le guide de l'élément français au Canada, j'ai eu l'honneur d'être reconnu comme chef des libéraux canadiens de toutes les origines, canadiens de naissance et canadiens par adoption et de tous ceux dont les aspirations sont exprimées dans les principes du libéralisme anglais qui ont été préconisés par Fox, par O'Connell et par Gladstone, et dont le plus important était la protection des minorités. Pendant ces vingt-huit années j'ai été à la tête des libéraux du Canada. Etant leur chef, je me suis trouvé à l'honneur et à la peine; avec eux, j'ai connu la victoire et la défaite, et j'ai livré de rudes combats; mais je crois pouvoir affirmer ici, où mes actes sont livrés à l'examen, qu'au sein de ces luttes et de ces agitations, je n'ai jamais fait appel aux préjugés nationaux, ni aux attaches religieuses. J'ai chaque fois tâché de trouver une solution en m'adressant à la conscience de tous les amis de la liberté, de la justice et de la tolérance.

C'est l'attitude que je prends aujourd'hui pour discuter la question soumise au Parlement canadien. Ancien chef du parti libéral au Canada, je ne saurais pour cela renier mon origine française; il se peut que mes vues en soient influencées, mais alors c'est à mon insu. Au reste, je ne demande à personne de me suivre; je ne demande à personne de voter avec moi, s'il ne croit pas dans son for intérieur que la cause que je soutiens est une cause juste.

Ayant indiqué le terrain sur lequel j'entends me placer, j'essaierai maintenant de faire connaître la source de l'agitation qui,

par malheur, fait rage en ce pays. Je remercie la Providence d'avoir vécu assez longtemps pour voir l'ancienne inimitié entre la France et l'Angleterre prendre fin et faire place à des sentiments de cordiale estime et d'amitié réciproque.

Je rends grâce à la Providence d'avoir vu la présente alliance de l'Angleterre et de la France scellée, comme elle l'est, dans le sang des deux nations répandu, nous ne l'ignorons pas, pour la défense de cette cause, la plus sacrée de toutes. Je rends grâce à la Providence d'avoir été témoin de cette alliance qui est le présage d'une amitié sans fin entre ces deux nations; de cette alliance dont l'objet est si noble qu'on croit déjà qu'elle devra se perpétuer à jamais. Une guerre entre l'Angleterre et la France serait de nos jours aussi criminelle qu'une guerre intestine dans l'un ou l'autre de ces pays, et cette alliance a reçu sa dernière consécration dans la résolution adoptée par le comité interparlementaire de France et d'Angleterre, résolution qui conseille aux deux nations de rendre obligatoire l'enseignement de leur langue respective dans toutes les écoles de la Grand-Bretagne et de la France.

Malheureusement, il n'en a pas toujours été ainsi. La France et l'Angleterre, nous le savons que trop, ont pendant des siècles rempli l'histoire du récit de leurs luttes. Elles n'ont pas seulement bataillé en Europe, mais elles ont poursuivi leurs luttes dans les solitudes vierges de ce vaste continent.

Celles-ci ont retenti du choc de leurs armes, et le conflit n'a cessé qu'à la défaite finale de la France. Toutefois, cette défaite fut pas infligée dans les plaines d'Abraham qui furent le théâtre de la victoire de Wolfe sur Montcalm; car aussitôt après ce revers, l'armée française, ralliée par le chevalier de Lévis, soutint cette lutte inégale pendant un an, et ne rendit les armes qu'en septembre 1760, alors qu'elle se trouva prise entre les troupes placées sous le commandement de Murray et celles qu'Amherst dirigeait de Montréal. C'en était fait à jamais de l'espoir de fonder un empire français sur les rives du Saint-Laurent.

Mais il y avait 60,000 colons qui devaient devenir sujets britanniques et dont le sort causait de l'anxiété au général de Lévis. Dans les articles de la capitulation, il demanda au général vainqueur d'accorder à ces 60,000 colons la jouissance de leurs droits civils et le libre exercice de leur religion. Ces conditions furent acceptées sur-le-champ par le généreux vainqueur. Lévis avait confiance dans les garanties qu'offrait le titre de sujet britannique.

Je suis un descendant de ces colons, et force m'est de répéter, ce que j'ai déjà dit plusieurs fois, mais jamais plus volontiers que dans cette circonstance, que mes compatriotes, sous la souveraineté anglaise, ont obtenu toute la justice et la liberté désirées. D'un autre côté, nul ne saurait nier qu'il n'y ait eu des heurts et des démêlés entre les divers éléments. Nous ne devons pas en être surpris, car l'histoire constate que les luttes entre nationalités sont très opiniâtres et se perpétuent longtemps après la suppression de la cause qui les provoquait. Toutefois, malgré tous nos heurts et nos démêlés, il est une question qui n'a pas produit de froissements pendant plus d'un siècle et demi : la question de l'instruction publique.

De 1760 à 1885 ou à peu près, dans les établissements français des bords du Saint-Laurent, devenus possessions de l'Angleterre, la question de l'instruction publique n'a provoqué aucune dissension. Depuis Gaspé jusqu'à la rivière Détroit la paix la plus parfaite a régné.

Dans l'Ontario, comme partout ailleurs, les colons français purent avoir leurs écoles et enseigner leur langue à leurs enfants tant que le Canada fut crown colony; il en fut ainsi après que les deux provinces du haut et du bas Canada eurent été divisées et eurent reçu un gouvernement constitutionnel à l'état rudimentaire; et il en fut ainsi après la Confédération et jusqu'en 1885, alors que les droits de la population française en matière d'enseignement furent discutés pour la première fois. Cela s'est passé dans la province d'Ontario, sous le ministère de sir Oliver Mowat, et ce vieil homme d'Etat—qu'il en soit loué à jamais—fit preuve de la plus insigne magnanimité en défendant les droits de la minorité française. Il établit, ou réorganisa plutôt, les écoles bilingues, et ces écoles ont, pendant des années, donné satisfaction à la minorité, ainsi qu'à la majorité, jusqu'à ce qu'enfin, il y a six à sept ans, on se plaignit des résultats fournis. Je n'ai pas d'avis à exprimer sur ce sujet. J'admets que les écoles ont pu devenir défectueuses; mais si elles le sont devenues, ce n'est pas parce que le système était défectueux, mais parce qu'il n'était pas convenablement appliqué. A mon avis, le vrai remède eut été de maintenir ce système d'écoles dans l'esprit qui avait présidé à sa création. Au lieu de cela, le conseil de l'instruction publique, d'abord, et la législature d'Ontario ensuite ont éta-

bli des règlements qui, au dire de la minorité française, ont beaucoup nui à leur utilité et les ont presque rendus sans valeur et inefficace. L'élément français a partout accepté la situation, sauf dans la ville d'Ottawa. Il a obéi à ces règlements mais sous protêt. Il s'est adressé aux cours de justice pour les combattre, et l'affaire est encore pendante. N'ayant pas réussi devant les tribunaux de la province, il a porté sa cause au pied du trône, devant le Conseil privé, et les choses en sont là en ce moment.

Les gens ont aussi demandé l'annulation de cette loi. Cette demande, le Gouvernement l'a repoussée et je ne l'en blâme point. Je ne fais aucun reproche au Gouvernement, car je doute qu'il eût pu agir autrement qu'il n'a fait. Le redressement que comporte le refus de sanction est fort illusoire en ce sens qu'il est plutôt négatif que positif. Le Gouvernement peut bien annuler une loi, mais force lui est de s'en tenir à cela. Une longue expérience nous a appris—et je n'ai pas un seul mot à changer à d'anciennes déclarations de moi que mon très honorable ami a citées il y a un instant—que l'exercice du droit de veto n'a pas abouti à des résultats satisfaisants et qu'il a, au contraire, provoqué un grand nombre des troubles qui ont agité le pays.

Que résulterait-il de l'exercice de ce droit? A la prochaine session, la même législature voterait encore la même loi. Parmi les milliers de pétitionnaires, il en est un grand nombre, j'en suis sûr, qui ont pensé qu'après avoir signé la pétition et obtenu l'annulation de la loi, c'en eût été fini du différend, et que la législature de l'Ontario ne pourrait pas, ses attributions ayant été ainsi amoindries, rétablir cette même loi. Erreur: il n'en eût pas été ainsi. Si la loi avait été annulée, rien n'eût empêché l'assemblée législative de la voter de nouveau, ce qu'elle aurait fait sans aucun doute.

Si je ne blâme point le Gouvernement d'avoir refusé d'annuler la loi d'Ontario, je regrette qu'il n'ait pas jugé à propos d'appeler l'attention de la législature et du gouvernement de l'Ontario, ainsi qu'il était en son pouvoir de le faire, sur les revendications de la minorité, en l'invitant à en faire l'objet d'un bienveillant examen. Sous les régimes précédents, mon très honorable ami n'est pas sans le savoir, le Gouvernement, tout en se refusant à exercer son droit de veto à l'égard de telle ou telle loi, a bien souvent appelé l'attention du gouvernement provincial sur les revendications auxquelles cette loi donnait lieu, il lui a conseillé d'y prêter l'oreille et de tâcher d'y faire droit. Ces remontrances

furent tantôt agréées, tantôt repoussées. Je considère cependant que le Gouvernement actuel aurait eu raison de faire au moins certaines représentations au gouvernement d'Ontario sur ce sujet.

Les choses en sont donc là. Le seul recours qui reste est celui qu'offrent les tribunaux, et, dans les circonstances, ce recours me paraît bien illusoire. Il s'est fait, il se poursuit encore un mouvement qui a provoqué beaucoup d'aigreur et un profond antagonisme que nulle décision judiciaire ne saurait calmer.

Nous savons ce qui s'est passé depuis cinquante ans: lorsque des droits sont énergiquement revendiqués, d'une part, et non moins énergiquement contestés, de l'autre, la décision judiciaire dont la mise à exécution donnerait satisfaction aux uns, serait accueillie avec mauvaise grâce par les autres, et ne favoriserait ni la concorde ni la bienveillance; or, la concorde et la bienveillance sont les considérations qui, en tout temps, doivent avoir le pas sur toutes les autres.

Mon très honorable ami aimerait à savoir quelles raisons j'ai d'appuyer la présente motion. Si je l'appuie, ce n'est pas parce que nous désirons imposer notre manière de voir à la population d'Ontario, ou contraindre cette province à faire ce à quoi elle se refuse; cela, nous n'en avons pas le droit. Mais nous voulons inviter nos compatriotes de l'Ontario à examiner la situation en tenant compte du mouvement actuel, les prier de faire porter leurs investigations sur des revendications qui, à leurs yeux, peuvent être légitimes ou mal fondées, mais qui sont pour le moins dignes de respect. Mon très honorable ami m'a demandé à quoi je voulais en venir en exprimant l'espoir que cette question serait discutée à la Chambre. Cette discussion, je tiens à ce qu'elle ait lieu ici pour que l'on puisse, de part et d'autres, aborder le sujet ouvertement en se plaçant au point de vue national commun à tous les Canadiens et, peut-être aussi, en venir à une entente qui nous permette de dire à la minorité: "Vous devriez borner vos revendications à ceci", et à la majorité: "Vous devriez faire des concessions raisonnables ou, pour le moins, céder sur certains points." Je ne demande pas davantage.

Il y a quelques jours, un journal de cette ville publiait les lignes suivantes que je signale à l'attention de la Chambre:

Voici quelle est l'attitude de la population de langue anglaise de l'Ontario—et que tous les Canadiens de langue anglaise ou française

ayant quelque sens de la responsabilité nationale s'efforcent de s'en pénétrer et d'user de leur influence en conséquence avant que les fanatiques qui exploitent les préjugés de race en cette ville mettent leurs compatriotes dans un pétrin d'où ils ne pourraient plus se tirer: dans la mesure où la loi permet à sa population anglaise de faire prévaloir ses aspirations, l'Ontario entend demeurer province de langue anglaise.

C'est par milliers que je pourrais citer des articles semblables où se trouve répétée cette affirmation que l'Ontario est et restera une province de langue anglaise. Qui est-ce qui demande le contraire? Je sais qu'aux yeux de certains membres de la droite, ce mouvement français cache quelque arrière-pensée et les Canadiens français chercheraient, par un moyen quelconque, à conquérir la prépondérance dans l'Ontario. Il y aurait de quoi rire, vraiment, si la situation n'était pas si grave.

Des ultras, il s'en trouve partout; à l'heure actuelle, il en est qui tiennent un langage que nulle personne d'origine anglaise ne réprouve plus que je ne le fais moi-même. Je ne réclame aujourd'hui pour mes compatriotes d'origine française de la province d'Ontario que le privilège de faire librement instruire leurs enfants en langue française, privilège dont ils jouissent depuis cent cinquante ans. L'Ontario serait-il moins une province anglaise parce que l'on permettrait aux Canadiens français qui l'habitent de faire donner l'instruction à leurs enfants dans la langue qui leur est si chère et qui compte parmi les plus belles? Me dira-t-on que si la population du pays de Galles était privée des écoles auxquelles elle a droit et de l'usage de sa langue en ces écoles où ses enfants reçoivent l'instruction, ce pays là serait plus profondément anglais qu'il n'est aujourd'hui ou qu'il ne fût à une époque quelconque depuis qu'il est sous la souveraineté de la Couronne britannique? Voilà quelques-unes des réflexions que je désire soumettre à mes compatriotes.

Si j'ai exprimé hier le désir de voir cette question mise sur le tapis, c'est que je comptais qu'à la suite de ce débat nous serions mieux informés, animés de meilleurs sentiments et parfaitement au fait de la situation. A mes yeux, une libre discussion ne peut jamais avoir de résultat fâcheux, et j'en attendais beaucoup de bien. Je n'avais pas d'autre pensée.

Qu'il me soit permis de revenir à la lettre ouverte par laquelle l'"Orange Sentinel" m'engage à intervenir en cette matière:

Faites cesser ces disputes au sujet de la langue en persuadant vos compatriotes qu'ils n'ont point de droits dans l'Ontario; nous pourrons alors compter que le recrutement deviendra plus satisfaisant dans la province de Québec.

Monsieur l'Orateur, que mes compatriotes d'origine française n'aient pas de droits dans la province d'Ontario, c'est ce que je n'admets point; mais, je le proclame, et je voudrais que mes paroles fussent entendues du pays tout entier: que mes compatriotes aient ou n'aient point de droits dans la province d'Ontario, que ces droits soient reconnus ou méconnus, ces considérations ne sont pas de celles qui doivent empêcher les Canadiens français de remplir leur devoir envers eux-mêmes et leur race, les empêcher de s'enrôler aussi nombreux qu'ils peuvent pour aller prendre part à la lutte gigantesque qui se poursuit en ce moment même sur le sol de leurs aïeux pour la cause de la liberté et de la civilisation humaine.

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

Reprise de la séance.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, à l'heure de la suspension de la séance, j'en étais à parler des droits de la minorité française de la province d'Ontario; je n'admettrai pas, disais-je, que la minorité ne possède aucun droit, au contraire, je serais disposé à soutenir que, sous l'empire de l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord elle en a qu'elle peut revendiquer devant les tribunaux. Mais, je le répète, ce n'est pas en me fondant sur la lettre de la loi que je veux débattre cette question. Mon but en appuyant la motion déposée par mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe) est plutôt d'en appeler à l'esprit de justice de la province d'Ontario—non pas à la justice que prescrit la lettre de la loi, mais à celle que les hommes se doivent entre eux, à celle dont chacun, quelle que soit son origine, a la conception. Je vais maintenant faire part de ma manière de voir sur cet aspect de la question.

J'ai parlé cet après-midi des conditions auxquelles, en 1760, le chevalier de Lévis se rendit aux troupes du général Amherst. Dans cette capitulation, il n'est point question de langue; il n'en est pas davantage question dans le traité de Paris, par lequel furent ratifiées les conditions de la capitulation de Montréal. Dans la capitulation et dans le traité de Paris, il n'est fait mention que de la liberté religieuse et civile.

A l'avis de juristes distingués, c'est une règle du droit des gens, que les droits civils ont pour corollaire le droit à la langue. Je ne dis pas qu'il y a unanimité d'opinion sur ce point, mais, du moins, c'est ce que soutiennent les autorités les plus éminentes. Mais les règles du droit des gens n'ont pas de sanction. Elles lient la conscience, elles constituent une obligation d'honneur, mais elles n'ont pas d'autre sanction. Les nations sont libres de les respecter ou de les violer. Certaines nations n'en tiennent pas compte; il en est d'autres qui les respectent. L'Allemagne est un des pays pour qui le droit des gens ne compte pas.

Dans la guerre actuelle, elle en a bien des fois manifesté un superbe mépris; mais même aux heures de paix, ainsi qu'au lendemain de la guerre, l'Allemagne a toujours suivi la même ligne de conduite, comme le démontre le traitement de l'Alsace-Lorraine après la guerre de 1870. Le traité de Frankfort a détaché de la France l'Alsace et la Lorraine pour les annexer à l'Allemagne. Cette dernière, au mépris de tous les préceptes du droit des gens a posé son brutal talon sur les deux provinces et méconnu les droits et les privilèges dont les citoyens des provinces annexées auraient pu jouir sous un autre gouvernement. Elle a soumis la langue française à toutes sortes de restrictions et d'avanies.

L'Angleterre, elle, je le proclame hautement, a toujours su respecter les préceptes du droit des gens. Partout où elle a hissé son drapeau, à la suite d'une conquête, d'un traité, ou autrement, toujours elle a eu des égards pour les lois, la langue, et la religion de ses nouveaux sujets.

Le Sud-africain en est le dernier exemple. Ce fut sa politique au Canada; sa politique aux Indes; sa politique à l'île Maurice; sa politique à l'île de Malte; sa politique aux Antilles. Partout où elle a déployé son drapeau, elle s'est conformée au droit des gens et a laissé à ses nouveaux sujets le droit à leur langue, au point que le changement d'allégeance passait presque inaperçu. Combien d'années se sont écoulées depuis la guerre Sud-africaine? A peine quatorze ans. Mais en ma qualité de sujet anglais, je suis fier de pouvoir dire que le Hollandais de l'Afrique-Sud a le même droit de parler sa langue et de faire instruire ses enfants dans leur langue maternelle qu'il avait avant la guerre sud-africaine.

A mes concitoyens de l'Ontario, je demande tout simplement quel est le meilleur exemple à suivre? Quel est pour le Canada le meilleur système? Est-ce le système allemand? Personne n'oserait le prétendre. N'allons-nous pas alors nous en tenir au système que, depuis deux siècles ou plus, l'Angleterre suit invariablement dans toutes les parties du globe? Je ferais le tour du monde, partout les sujets anglais, de quelque origine fussent-ils, me répéteraient la même chose; dans l'île de Malte, l'Italien parle sa langue; à Sainte-Lucie, dans les Antilles, le Français parle sa langue; dans le sud-africain, le Hollandais s'exprime en hollandais; et même aux Indes, les Hindous ont conservé leurs innombrables dialectes.

C'est partout la même pratique, et ce que je demande à mes concitoyens de l'Ontario, c'est d'imiter l'Angleterre dans son traitement des nationalités par tout l'univers.

Tout ce que je désire, c'est que la province de l'Ontario, ainsi que la province du Manitoba, nous permettent d'instruire nos enfants dans la langue de nos ancêtres: l'Ontario, parce que le droit à notre langue nous fut concédé par la Couronne elle-même; le Manitoba, parce que lors de son érection en province, la langue française y fut introduite de par la volonté expresse de notre Parlement, exprimée dans ses lois.

Quant au Manitoba, j'ai ressenti plus de peine que de surprise des paroles de mon très honorable ami le premier ministre, car ses assertions à propos du Manitoba n'ajoutent ni force ni dignité à son raisonnement.

Il a fait une comparaison entre mon attitude actuelle et celle de 1896. Quel rapport ou quelle contradiction y a-t-il entre l'attitude que je prends aujourd'hui et celle que je tenais en 1896? Quelle était la situation en 1896? Le Parlement fédéral se mit en frais d'adopter une loi qui imposait à la province du Manitoba un système d'instruction publique sans tenir compte de la législature manitobaine. Est-ce que nous avons, mes amis et moi, tenté pareille chose? Avons-nous essayé de faire intervenir le Parlement fédéral afin d'imposer une loi que désapprouvait la majorité des citoyens du Manitoba ? En 1896, la grande majorité au Manitoba s'opposait au projet de loi que présentait le gouvernement.

N'est-il pas vrai, monsieur l'Orateur, que la législature du Manitoba, soutenue par l'opinion presque unanime de la province, avait aboli un système d'instruction publique qu'il trouvait répréhensible? N'est-il pas vrai, d'un autre côté, que le gouvernement canadien d'alors cherchait à faire sanctionner par la Chambre des communes et le Sé-

nat, une loi que la majorité des citoyens du Manitoba désapprouvait? Or, monsieur l'Orateur, c'est ce que je ne voulais pas; j'ai combattu le projet de loi. Est-ce tout ? Non, je fis davantage. Je fis justement ce que je fais aujourd'hui.

Je m'adressai au gouvernement du Manitoba; je m'adressai à la législature et aux citoyens, et, je leur dis: "Voici un grief. Qu'on le discute ou non, peu m'importe. Je vous demande de vous montrer généreux envers la minorité et de rectifier l'erreur que vous avez commise."

Je suis heureux de dire que l'on écouta mon appel. La législature du Manitoba, se rendant à mon vœu, modifia la loi que la majorité approuvait, mais que condamnait la minorité, afin de remédier en grande partie aux griefs de la minorité.

Mon très honorable ami nous a fait observer aujourd'hui que la législature a abrogé cette loi. Par sa loi de 1897, la législature du Manitoba accordait à la minorité le droit à l'enseignement religieux et français. Comme l'a dit le premier ministre cet après-midi, on vient de retirer, quant à l'usage du français, la concession qu'on accordait en 1897. C'est vrai, trop vrai malheureusement.

Le très honorable premier ministre reproche à l'honorable député de Kamouraska de ne pas avoir intercalé dans sa résolution un appel au gouvernement du Manitoba. Je me demande si ses regrets sont bien sincères? Ils me font plutôt l'effet de larmes de crocodile. J'ai compris ce qui inspirait ses paroles; je n'ai eu qu'à regarder mon honorable ami le ministre des Postes (M. Casgrain). A cette déclaration du premier ministre, la figure du directeur général des Postes s'est épanouie de joie. Il y voyait un bon argument pour la province de Québec. Je veux que mon honorable ami le directeur général des Postes sache bien que dans ce que je dis, je ne vise pas spécialement la province de Québec; mais que je parle pour toute la nation, je tiendrai le même langage dans toutes les parties du pays, dans la province de Québec, dans l'Ontario et dans toutes les autres provinces. La résolution passe sous silence le grief de la minorité manitobaine; pour y remédier, nous prendrons un autre moyen. D'ailleurs il y a un autre motif. Quant à moi, si je puis me permettre de donner un conseil à mes compatriotes Canadiens français, je leur dirai de n'agir ni à la hâte ni prématurément, mais de prendre leur temps, de bien réfléchir à leurs moyens d'action. Le peuple du Manitoba n'a encore ni réclamé l'intervention des Communes ni protesté à la législature provinciale. Nous avons de ce côté tout le temps nécessaire. Nous saurons démêler la situation en temps opportun. Mais, monsieur l'Orateur, je proteste de ce qu'on cherche à confondre des questions disparates. Je proteste contre toute tentative de présenter ces faits sous un autre jour que le jour lumineux de la raison, la justice, le droit et l'équité.

Je reviens à la province de l'Ontario. J'ai déclaré que j'avais pour unique but de faire appel au sentiment de justice et d'équité de mes concitoyens de cette province, ainsi qu'à leur attachement aux institutions britanniques—rien de plus. Même si je suis dans l'erreur—et j'espère que non—j'ai la conviction que si la majorité et la minorité dans l'Ontario s'expliquent franchement, si les deux grands éléments qui forment le peuple canadien se comprennent, on trouvera peut-être une solution à cet inquiétant problème.

Il n'y a personne dans la province de l'Ontario, il n'y a dans cette Chambre, à votre droite ou à votre gauche, monsieur l'Orateur, personne de l'Ontario qui ne tienne à ce que dans cette province chaque enfant apprenne l'anglais. Et j'approuve absolument cette attitude. Je tiens à ce que dans l'Ontario l'on donne à chaque enfant l'avantage d'apprendre l'anglais. Je veux que partout où il puisse se porter sur ce continent, il soit en mesure de se faire comprendre de la grande majorité de la population. J'y tiens, dis-je, non pas seulement parce que c'est la loi de la province, mais pour des considérations purement pratiques. Personne en Amérique n'est armé pour le combat de la vie sans la connaissance de l'anglais. Moi-même, si une allusion personnelle n'est pas déplacée, je suis d'origine française, mais tous les jours de ma vie, je bénis mon père de m'avoir envoyé à l'âge de onze ans à une école anglaise. Depuis, je n'ai cessé de mettre à profit les avantages que j'en ai reçus. C'est pourquoi je demande qu'à chaque enfant l'on enseigne l'anglais.

Je parlerai maintenant de mes compatriotes de l'Ontario. Si je demande pour la jeunesse de ma race l'enseignement de l'anglais, allez-vous lui refuser d'apprendre aussi la langue de nos pères et de nos mères? Voilà ce que je réclame; rien de plus. Vous, mes concitoyens, comme moi sujets britanniques, quand nous vous affirmons que nous voulons l'enseignement de l'anglais, allez-vous nous répondre: "Nous vous enseignerons l'anglais et rien de plus." Il s'en rencontre pour proclamer qu'aucune autre langue que l'anglais ne devrait

se parler dans les écoles de l'Ontario et du Manitoba. Mais, monsieur l'Orateur, nous refuserez-vous l'avantage de l'enseignement du français, quand nous le réclamons?

Notre requête est-elle inconvenante? est-elle nuisible? Qui donc en souffrira, si on nous l'accorde?

Faut-il que dans cette grande province de l'Ontario il existe une tendance à entraver l'instruction et à étendre tous les enfants sur un lit de Procuste, leur donner la même taille et leur refuser le privilège d'une deuxième instruction dans une deuxième langue?

Je ne crois pas; et si nous discutons cette question avec franchise, comme on doit le faire d'homme à homme, à mon humble avis, elle peut encore être réglée par un appel à la population d'Ontario. Je ne crois pas que personne nous refuse l'avantage d'une instruction française.

Dans les journaux, non pas dans tous mais dans plusieurs, des deux partis, j'ai lu qu'on n'a nullement l'intention de limiter l'enseignement de la langue française, et qu'on a déjà pris des mesures à cette fin. Eh bien, monsieur l'Orateur, j'applaudis à cette indignation généreuse, et s'il est vrai, ainsi que je crois pouvoir l'établir, que l'enseignement du français, qui fut organisé par sir Oliver Mowat au cours des années écoulées de 1880 à 1890, a été grandement restreint par le règlement 17, nous pouvons peut-être alors en arriver à une conclusion satisfaisante que les deux parties intéressées pourront accepter. J'ai entendu déclarer, et l'on prétend que le Règlement 17 n'a pas mis d'obstacle à l'enseignement de la langue française. Avant de lire le règlement 17, me sera-t-il permis de donner lecture du règlement 12?

Voici le règlement 12:

> Dans les arrondissements scolaires où la langue française ou la langue allemande est le plus en usage, les syndics d'écoles peuvent exiger, outre le cours d'étude prescrit pour les écoles publiques, que l'enseignement de la lecture, de la grammaire et de la composition soit donné aux élèves dans l'une ou l'autre de ces deux langues, conformément aux désirs des parents ou tuteurs; et dans chaque cas, l'on aurait recours à l'emploi de livres français ou allemands autorisés.

On affirme que ce règlement est encore en vigueur et il l'est, en réalité. Sa rédaction ne prête à aucun doute. Il signifie que, dans tous les arrondissements où l'élément français ou l'élément germain est en majorité, cet élément peut demander le privilège d'instruire ses enfants dans la langue allemande ou dans la langue française suivant le cas. Je répète que cette disposition est encore en vigueur. Pourtant, elle a été modifiée par le règlement 17 qui contient les mots suivants:

> Article 4. Dans les écoles où le français a été jusqu'ici un sujet d'étude, le conseil des écoles publiques ou des écoles séparées, suivant le cas, peut stipuler, aux conditions suivantes, l'enseignement en français de la lecture, de la grammaire et de la composition, en 1er, 2e, 3e et 4e cours, en plus des matières prescrites pour les écoles publiques et les écoles séparées.

Qu'on retienne les mots "dans les écoles où le français a été jusqu'ici un sujet d'étude". Quelle est la signification des mots "jusqu'ici" et pourquoi les a-t-on introduits? Au lieu de la seule condition que nous avions auparavant, nous en trouvons deux maintenant. L'une veut qu'à l'avenir, le français ne soit enseigné que dans les arrondissements où cette langue est généralement parlée et où on l'a jusqu'à présent enseignée.

Autrement dit, le règlement 17 a rétréci le cercle de l'enseignement du français. On peut continuer à l'enseigner, bien que sous une forme modifiée, dans toutes les écoles où il était enseigné avant le mois de juin 1912. Mais on ne peut l'enseigner dans les autres écoles. Ce qui revient à dire qu'on ne peut introduire l'enseignement du français dans aucune nouvelle école.

Je sais qu'on a interprété cette disposition d'autre manière, et même dans un sens tout opposé, mais j'apprends de bonne source et j'ai raison de croire que mon renseignement est exact, qu'on a interprété le règlement de façon à ce qu'il signifiât que la langue française ne devait pas être enseignée ailleurs que dans les écoles où on l'enseignait avant juin 1912. Qui pourra soutenir que c'est là une disposition libérale? Qui de mes collègues pourra s'en déclarer satisfait? Mais on me dit...

L'hon. M. ROGERS: Mon honorable ami me pardonnera-t-il de lui poser une question? Nous dira-t-il sur quoi se fonde cette interprétation?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je l'ai dit à mon honorable ami.

L'hon. M. ROGERS: Non.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Elle se fonde sur le sens exact de l'expression "jusqu'ici" et je demande à mon honorable ami de nous dire ce que le terme "jusqu'ici" signifie. Pourquoi le trouve-t-on là?

L'hon. M. ROGERS: Je l'expliquerai quand viendra mon tour.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je vais donner l'explication maintenant. Si l'expression "jusqu'ici" ne signifie rien, qu'on la biffe. Je demande quel sera le remède. Mon honorable ami acceptera-t-il cela? Si elle ne signifie rien, pourquoi l'a-t-on insérée là? Si elle signifie ce que je dis, pourquoi l'y conserver?

Monsieur l'Orateur, on ne devrait pas jouer ainsi sur les mots. (Exclamations.) Nous n'avons que faire de ces subtilités. L'expression "jusqu'ici" doit signifier quelque chose ou elle ne signifie rien. Dans ce dernier cas, si elle ne laisse pas entendre que l'enseignement du français doit être restreint aux écoles où on le donnait, en 1912, tout ce que je demande, c'est qu'on l'enlève et nous n'aurons plus de querelle sur ce point. C'est l'attitude que je prends. Je sais que c'est l'interprétation qu'on lui a donné ailleurs; quoiqu'il en soit, c'est celle que je lui attribue. Mais si on l'a ainsi interprétée ailleurs, par erreur ou autrement, tout ce que je demande maintenant, c'est qu'il n'y ait pas d'équivoque possible à son endroit et que nous sachions exactement ce qui en est.

Le règlement 17 contient une autre disposition que je ne saurais approuver. Il m'a fallu beaucoup de réflexions, je dois le reconnaître, pour fixer mes idées sur la portée de ce règlement, et décider quelle attitude je devais prendre. Malgré mon désir de donner l'interprétation la plus favorable, j'y relève une autre prescription que je prierai mes amis, formant la majorité de la province d'Ontario d'examiner dans un esprit de justice et d'impartialité. Ce dont j'ai à me plaindre ici, c'est que pour les élèves français, même apprenant l'anglais, le moyen de communication entre l'élève et le professeur devra être l'anglais. On fait de la langue anglaise la seule langue employée entre l'élève et l'instituteur, sauf dans des circonstances très exceptionnelles. Voici le paragraphe 3 du règlement 17:

Dans chaque école, sujet à la direction et à l'approbation de l'inspecteur en chef, les modifications suivantes seront apportées au cours d'études des écoles publiques et des écoles séparées.

(1) Quand il est nécessaire, dans le cas d'élèves de langue française, le français peut être employé comme langue d'enseignement et de communication, mais cet usage de la langue française ne devra pas être continué au delà de la Forme 1, sauf que, avec l'approbation de l'inspecteur en chef, il peut encore être employé comme langue d'enseignement et de communication dans le cas d'élèves ayant dépassé la Forme 1 qui ne peuvent ni parler ni comprendre la langue anglaise.

Que signifient ces mots "quand il est nécessaire"? Ils n'existaient pas auparavant; ils ont été introduits en juin 1912. Voici quelques enfants dont l'âge varie de cinq à six ans et qui sont à l'école. Sur les genoux de leur mère, ils ont appris à parler français et nulle autre langue, et on leur dit qu'ils doivent recevoir l'instruction en anglais, à moins qu'on ne juge nécessaire de les instruire dans la langue française. Qui sera appelé à décider? L'inspecteur en chef. Voici une école, dans les concessions d'arrière, et l'on doit s'adresser à l'inspecteur en chef pour savoir s'il est ou non nécessaire d'accorder à l'enfant le privilège d'être instruit dans la langue française, sa langue maternelle, et non la langue anglaise. Pourquoi cette fâcheuse disposition, je le demande. Monsieur l'Orateur, je crois pouvoir dire sans la moindre hésitation que les hommes ne sont pas inconsidérément cruels ou agressifs. Ce règlement a été présenté dans un but et avec une idée. L'idée, c'est que l'élève français qui va à l'école, le jeune garçon qui reçoit en anglais les instructions du professeur dans des phrases anglaises fera plus de progrès qu'il n'en ferait, s'il était instruit dans la langue française. Je m'insurge absolument contre cette prétention et je pose en principe pédagogique, applicable à ce cas particulier, que, si l'on veut que l'enfant fasse des progrès même dans sa propre langue, qui est le français, ou même dans la langue anglaise, le moyen de communication entre l'instituteur et l'enfant devrait être la langue française. Ma proposition est évidente. Je la soumets à mes honorables amis de la droite, et si je réussis à en établir le bien fondé, j'espère qu'ils nous en accorderont le bénéfice. Je ne la fonderai pas sur mon opinion personnelle, mais sur une autorité très supérieure à la mienne. Tout d'abord, je citerai, à propos de cette question même, les paroles d'un homme dont j'ai déjà eu l'occasion et qui, bien que descendu dans la tombe, fait encore autorité dans la province d'Ontario, ainsi qu'il le fit de son vivant, je veux parler de sir Oliver Mowat. Dans un discours qu'il prononçait, à Woodstock, le 3 décembre 1889, il disait, à ce propos même, ce qui suit:

Nos adversaires prétendent que le Gouvernement devrait insister pour que tout l'enseignement soit donné aux enfants français dans la langue anglaise. Les commissaires n'ont pas cru devoir proposer de règlement semblable...

Il s'agissait des commissaires nommés par sir Oliver Mowat pour faire une enquête sur cette question.

... et nul semblable règlement n'a été fait, parce qu'un règlement de cette nature serait absurde et qu'au lieu d'aider à la cause de l'ins-

truction, il mettrait souvent des entraves à celle-ci.

Voilà une haute autorité, je le répète. Mais j'en ai une autre à soumettre à la Chambre. Les noms ne sont pas aussi fameux ni aussi bien connus que ne l'est le nom de sir Oliver Mowat, mais ce sont les noms d'experts dont on devrait accepter le témoignage, parce qu'ils sont tenus pour experts en instruction publique dans toutes les parties de l'empire britannique.

En 1911, il s'est tenu, à Londres, une conférence impériale sur l'éducation. Retenons les mots—conférence impériale sur l'éducation—et une séance spéciale de la conférence fut consacrée à l'étude des deux langues. Cela se passait le 2 mai 1911, et la séance était présidée par le très honorable Walter Runciman, alors président du bureau d'éducation, et des experts venus de l'Inde, du Canada, du Sud-africain, de Malte, de l'île Jersey, du département d'éducation écossais et du bureau d'éducation d'Angleterre et du pays de Galles, toutes contrées bilingues alors et depuis un temps immémorial.

La question fut discutée sous toutes ses faces. Je pourrais vous dire toutes les propositions qui ont été faites et les discours qui ont été prononcés par les délégués du Sud-africain. M. Thomas Muir, surintendant de l'éducation, Colonie du Cap, et M. Viljoen, un hollandais, directeur de l'instruction publique dans l'état libre d'Orange. Il me faudrait trop de temps pour lire toute la brochure; mais je citerai quelques-unes des opinions qui ont été énoncées sur le sujet même qui occupe présentement notre attention.

Tout d'abord, je citerai l'opinion de M. Mackay, surintendant de l'éducation dans la province de la Nouvelle-Ecosse:

Dans la Nouvelle-Ecosse moins de 10 p. 100 de la population sont des Acadiens. Dans le Nouveau-Brunswick peut-être moins de 20 p. 100 sont Acadiens. Depuis plusieurs années nous nous sommes efforcés de leur donner au moins dans les écoles communes l'enseignement dans des livres de lecture bilingues et dans la langue anglaise dès le commencement. Les Français disaient que leurs enfants ne pouvaient faire aucun progrès, parce qu'à leur entrée à l'école ils ne pouvaient comprendre l'anglais. Une commission a été chargée d'étudier la question, et cette commission a décidé avec la sanction du Gouvernement que l'enseignement sera donné aux élèves français pendant les quatre premières années dans leur langue maternelle; et on leur procura des livres de lecture en langue française. Tout en donnant l'enseignement avec ces livres de lecture française pendant les quatre premières années, les instituteurs dans ces écoles devaient se familiariser avec la méthode d'enseignement oral de l'anglais, et pendant ces quatre années les élèves devaient apprendre suffisamment d'anglais pour se rendre coupables, après la quatrième année, de recevoir l'instruction complètement en anglais. Telle est aujourd'hui la situation dans les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que les Français en sont assez satisfaits. De cette façon, les enfants apprennent l'anglais plus facilement. Ils apprennent plus vite à écrire le français, et cela leur permet de commencer avec très peu de difficulté leurs études en anglais.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Remarquez bien ces mots: les enfants qui commencent par s'instruire dans leur propre langue apprennent ensuite l'anglais plus aisément. Je m'arrête ici, et je demande à tous ceux qui, dans cette Chambre, ont reçu l'instruction bilingue, si l'opinion du docteur Mackay n'est pas justifiée à la lettre par leur propre expérience. Lorsqu'un élève français sait sa grammaire, et a appris les éléments du français, les règles de la langue française sont tellement plus difficiles que celles de la langue anglaise que la tâche d'apprendre cette dernière est ensuite beaucoup plus facile. Je suis certain que tous ceux qui, dans cette Chambre, ont reçu une instruction bilingue, comprendront et approuveront ce que je dis.

Mais, monsieur l'Orateur, l'opinion que je désire surtout faire connaître à la Chambre est celle de M. Owen Edwards, inspecteur en chef des écoles dans le département gallois du bureau d'éducation en Angleterre, qui s'exprime ainsi:

Au sujet de l'enseignement de l'anglais aux enfants parlant la langue galloise, nous avons, pendant plusieurs années, essayé la méthode que paraît être unanimement condamnée par la conférence aujourd'hui. Nous avions pensé que le meilleur moyen de faire apprendre l'anglais aux élèves gallois était de rendre l'atmosphère et le langage de l'école entièrement anglais, et de n'employer le gallois, si même il fallait seulement l'employer que pour donner des explications absolument nécessaires. Pour mieux faire connaître le résultat de nos efforts, je citerai le rapport d'une petite commission d'instituteurs de grande habileté et d'une longue expérience, rapport approuvé et publié par la commission d'éducation Anglesey. Voici comment on décrit l'état de l'enfant à sa sortie de l'école.

"Il lit des mots qu'il ne comprend pas, et on ne lui permet pas de voir le mot écrit qui ferait naître l'idée immédiatement et ouvrirait son intelligence. Il s'ensuit donc que, rendu à l'âge de six ou sept ans, son livre ne lui dit rien; il ne comprend pas "le langage qu'il lit, et il ne sait pas lire le langage qu'il comprend."

Tel était le type de nos élèves jusqu'à ces dernières années. Dans les localités bilingues, nous avons à faire face à la difficulté, dans nos écoles inférieures, d'avoir un personnel enseignant double et de donner un cours d'études double. Nous évitons ces deux choses. Si environ les deux tiers des élèves parlent l'anglais dans leur famille, nous adoptons l'anglais comme langue de l'école primaire; si environ les deux tiers parlent le gallois, nous adoptons le

gallois seul comme langue de l'enseignement. Jusqu'à présent nous n'avons rencontré aucune difficulté que nous n'ayons pu surmonter aisément. Nous trouvons facilement des instituteurs bilingues.

Et il termine par ces paroles:

On ne peut certainement pas se tromper sur les résultats obtenus jusqu'à ce jour dans le pays de Galles. Dans la partie du pays où la langue galloise domine, on n'exagère pas en disant que la méthode d'enseignement au moyen de la langue parlée dans la famille, a presque doublé la valeur des écoles. La première chose c'est que l'école élémentaire est reliée avec la famille et autres institutions éducationnelles, spécialement deux institutions caractéristiques galloises: l'école du dimanche (qui est une école pour toute la population et non pas pour les enfants seulement) et les conférences littéraires. Cette méthode a aussi facilité beaucoup la connaissance de l'anglais. Un élève dans le troisième cours d'une école ou la nouvelle méthode est employée écrit l'anglais correctement et le lit plus intelligemment qu'un élève du cinquième cours dans une école où l'ancienne méthode est encore en usage. C'est-à-dire qu'un enfant gallois de neuf ans, qui a commencé par apprendre d'abord sa langue, écrira mieux l'anglais et le lira plus intelligemment qu'un enfant gallois de onze ans auquel on n'a enseigné que l'anglais depuis le premier jour de son entrée à l'école. Telle est mon expérience.

Je citerai encore l'opinion d'un spécialiste dans la langue galloise, M. A. F. Davies, secrétaire du département gallois:

"En 1893, le bureau d'éducation a fait tenir les instructions suivantes aux inspecteurs de Sa Majesté dans le pays de Galles:

En ce qui concerne le pays de Galles, il est clairement établi que dans plusieurs localités où l'on parle le gallois l'enseignement de cette langue à l'école concurremment avec la langue anglaise, aidera beaucoup à l'étude de cette dernière.

Il est désirable que l'attention des instituteurs soit appelée sur cette question, et que les inspecteurs de Sa Majesté encouragent la pratique de l'enseignement bilingue en se servant eux-mêmes de la langue galloise dans l'examen des élèves. Des chansons et des poésies galloises dans les dites écoles seront aussi d'un grand secours."

Je passe maintenant à un autre expert, M. Warre Cornish, représentant de la branche écossaise du bureau de l'éducation. M. Warre Cornish exprime son opinion ainsi qu'il suit:

Le département a soin de ne pas formuler de lois au sujet de la question bilingue; il prend soin seulement que dans les districts où l'on parle la langue galloise il y ait un inspecteur, généralement un Highlander, qui comprenne parfaitement les difficultés de la situation, et qui soit en rapports très suivis avec les instituteurs, et la question est laissée en grande partie à leur discrétion; je puis ajouter qu'autant qu'il est à ma connaissance, cette méthode de laisser le problème se résoudre sur les lieux a donné généralement satisfaction aux parents.

Naturellement, il y a des enthousiastes de la langue galloise, et des exagérés qui font entendre quelquefois des récriminations, mais il y a peu de plaintes de la part des parents que la langue galloise ne reçoit pas assez d'attention.

Dr Viljoen: S'en sert-on comme langue véhiculaire?

M. Warre Cornish: Il n'y a aucune disposition pour ou contre l'usage du gallois comme langue véhiculaire.

Le président: On s'en sert quelquefois comme langue véhiculaire dans quelques écoles, n'est-ce pas?

M. Warre Cornish: On s'en sert certainement comme langue véhiculaire.

En face de ces autorités, après ces opinions d'experts et ces réflexions mûries d'hommes qui ont consacré leur vie à enseigner dans les écoles bilingues, ne suis-je pas autorisé à demander à la législature d'Ontario d'entendre de nouveau notre cause dans une question d'aussi grande importance? Je ne demande rien de plus. Je demande que l'on étudie de nouveau si, dans une question aussi importante pour nous, la politique qui a été adoptée par la législature d'Ontario, est juste et bien celle qu'il faut, et si elle ne peut pas être améliorée.

Mais en formulant cette prière, je n'oublie pas qu'il y en aura qui jetteront les hauts cris et diront: "A bas les mains". L'honorable premier ministre nous l'a dit tout à l'heure: "Hands off"; la province d'Ontario est une province autonome, et elle ne recevra pas d'ordre de personne; la province d'Ontario a un pouvoir suprême en la matière".

La province d'Ontario a un pouvoir suprême en la matière, et c'est à elle de dire si oui ou non elle voudra entendre de nouveau la cause, comme je le demande pour mes compatriotes d'origine française, ou si elle refusera.

La province d'Ontario a le pouvoir suprême, mais ne puis-je pas lui rappeler les paroles du grand poète:

"Il est beau d'avoir la force d'un géant; mais c'est mal de s'en servir en géant."

Le pouvoir de la province d'Ontario est suprême en la matière et je serais le dernier homme à le nier; je serais le dernier à tenter un empiètement. Je suis de la vieille école de Mowat et de Blake, qui ont été les prophètes et les précurseurs de la doctrine du respect dû aux libertés provinciales, et c'est cette doctrine que je proclame aujourd'hui. Je dis que la province d'Ontario peut et doit décider cette question; mais je demande à ces nouveaux adeptes du respect des droits provinciaux, à ces nouveaux convertis: Est-ce que j'attaque la doctrine de l'autonomie provinciale lorsque je demande humblement de présenter ma pétition à la province d'Ontario? Est-il défendu dans le code de ces nouveaux partisans de la doc-

trine de l'autonomie provinciale de se présenter au tribunal de cette province et d'y plaider sa cause?

J'ai dit au commencement de mes observations que je ne venais pas ici admonester ou aviser la province d'Ontario; je suis venu ici simplement pour présenter la supplique d'un humble sujet de Sa Majesté que le hasard a fait naître de parents français, et qui demande à conserver le droit qui lui a été reconnu par la couronne anglaise et qui a été exercé depuis que la couronne anglaise est souveraine dans ce pays. Je sais qu'il existe aujourd'hui dans la province d'Ontario de l'aigreur à cause de l'attitude qui a été prise par quelques-uns de mes compatriotes de sang français dans la province de Québec, qui, dès le commencement ont blâmé la participation du Canada dans la guerre actuelle, et qui ont fait de leur mieux pour empêcher le recrutement. **Hélas, c'est vrai**; ce n'est que trop vrai. C'est déplorable et c'est pour moi aussi incompréhensible que déplorable. Il est vrai qu'il y a dans ma province des hommes de sang français qui, pendant que la France se bat avec un héroïsme qui fait bouillonner le sang dans nos veines, restent froids et nous disent:

"Nous ne ferons pas un pas pour aider l'Angleterre à défendre l'intégrité de la France; nous voulons d'abord le redressement de nos griefs dans l'Ontario". Que nous ayons des griefs ou que nous n'en ayons pas, il y a le champ d'honneur, il y a l'appel au devoir. Mais, monsieur l'Orateur, bien que notre cause soit juste et raisonnable, sera-t-elle repoussée parce qu'il y a des hommes qui vont jusqu'à oublier non seulement ce qu'ils doivent à leur allégeance comme sujets britanniques, mais aussi au sang français qui coule dans leurs veines?

S'il y a des gens qui ont pris cette attitude bien peu honorable, il y en a beaucoup qui sont partis pour le front et qui maintenant se tiennent aux côtés de leurs camarades anglais, combattant sous le drapeau britannique avec autant de bravoure que n'importe quel soldat de la Grande-Bretagne.

Un DEPUTE: Un bien petit nombre.

Quelques DEPUTES: Honte!

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Si quelque chose doit peser dans la balance, est-ce la voix de celui qui se cache ou hésite, ou n'est-ce pas plutôt la voix de celui qui a répondu à l'appel du devoir, qui est parti, qui fait son devoir envers l'empire, même au prix de son sang?

[Sir Wilfrid Laurier.]

Quelqu'un dit qu'ils sont peu nombreux. Il s'en est présenté moins peut-être, qu'on n'avait droit d'en attendre; je le reconnais; mais à qui la faute, sinon à ceux qui, en 1911, ont dit que, dans aucune circonstance, le Canada ne devait se battre pour l'Angleterre. A tout événement, j'ai fait de mon mieux. J'ai donné le meilleur de ma vie à la doctrine que je soutiens en ce moment, non pas sur cette seule question, mais dans la lutte que nous soutenons sur le sol de la France pour le triomphe de la civilisation. Lorsque Gladstone entreprit de panser et de guérir les blessures de l'Irlande et de rendre à ce malheureux pays la justice et la liberté, il y a eu parmi les Irlandais des intransigeants qui ont fait ce qu'ils ont pu pour faire échouer les desseins du grand homme. Ils ont tout fait pour entretenir les anciennes animosités contre l'Angleterre, pour semer la discorde, pour soulever les passions de cet infortuné mais noble pays. Gladstone, cependant, ne s'est pas laissé décourager. Il a persisté dans son objet. Bien que, comme Moïse, il n'ait pas conduit le peuple à la terre promise, il a semé la bonne semence. Cette semence a germé et elle a porté des fruits. La cause de l'Irlande n'a cessé depuis de faire des progrès et l'Angleterre maintenant trouve sa récompense dans l'unanimité avec laquelle le peuple irlandais, a soutenue dans cette guerre. Malgré tout l'or et les complots de l'Allemagne, dont la seule conséquence a été une émeute qui, au bout de trois jours tout au plus, avait pris fin, la politique de conciliation inaugurée par Gladstone, a été justifiée dans la plus large mesure possible, et cette échauffourée n'empêchera pas l'Irlande de voir l'accomplissement de ses désirs.

J'ai vécu trop longtemps pour ne pas savoir que la méfiance née des querelles de race est une des tristesses de notre vie canadienne. Si aujourd'hui on fait au français la guerre dont nous avons à nous plaindre, c'est qu'on a de la défiance à l'égard de l'élément français. Vous ne songez pas au corps entier de la nation; vous ne pensez qu'à certains exagérés qui se sont servis du langage le plus provocateur. Un journal publié à Toronto, rédigé par un homme de grand talent, un écrivain de mérite, qui s'est donné la mission d'unir par des liens de plus en plus étroits les divers pays de l'empire britannique, inaugurait, il y a une dizaine de jours, un programme nouveau, dont le premier article est celui-ci: "Une seule langue". Dans les présentes circonstances, ceci veut dire

que, dans les écoles d'Ontario, il ne sera enseigné qu'une seule langue. Le rédacteur de ce journal n'est pas seul à se figurer que, pour être fort, l'empire doit être uni, non seulement d'esprit et de visées, mais à tous égards.

Je me demande, monsieur l'Orateur, si cette nouvelle façon d'assurer l'unité de l'empire va être appliquée au pays de Galles, et si, par suite, on interdira dans les écoles galloises l'enseignement de la langue gaélique. Cette théorie sera-t-elle appliquée aux montagnards de l'Ecosse, à Malte, en Egypte ou en Afrique du Sud? S'il est aujourd'hui une chose, monsieur l'Orateur, qui fasse la gloire de l'Angleterre—fait sans précédent dans l'histoire du monde—c'est que sur les champs de bataille des Flandres se trouvent des hommes qui ne parlent pas un mot d'anglais, mais qui sont venus se battre et mourir pour l'Angleterre. Si à son arrivée dans l'Inde, à Malte, dans l'Afrique du Sud ou partout ailleurs, l'Anglais avait implanté cette nouvelle doctrine d' "une seule langue", s'il avait supprimé celle des gens qui venaient de passer sous sa domination, pensez-vous, monsieur l'Orateur, que vous auriez assisté à ce beau, à ce noble spectacle qui a fait et fait encore l'étonnement du monde. Je dis que non, monsieur l'Orateur, et, si l'Angleterre est aussi forte qu'elle l'est aujourd'hui, c'est parce que les institutions britanniques ont amené partout la liberté et le respect des minorités.

Dans son discours de cet après-midi sur la résolution qu'a présentée mon honorable ami de Kamouraska (M. Lapointe) et, en particulier, dans les remarques qu'il a faites sur les mots: "La Chambre, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiété universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes", mon très honorable ami s'étonne que cette résolution ait été présentée au milieu de la guerre. Peut-il en douter? Ne voit-il pas pourquoi? Je vais le lui dire. Elle a été présentée dans cette Chambre pour la même raison que l'a été une motion semblable à la séance du comité interparlementaire des alliés, tenue au palais de Westminster. Réuni là pour étudier les moyens de mettre fin à la guerre, le comité a déclaré que, pour le parfait accord des deux peuples, il serait utile de faire enseigner en même temps les langues française et anglaise dans tous les lieux où flottent les bannières de la France et de la Grande-Bretagne.

Il n'y a pas plus d'un mois que des députés éminents du parlement anglais et de la chambre française se sont rencontrés dans ce vieux palais pour discuter des choses de la guerre et des meilleurs moyens à prendre pour la terminer, et une des propositions les mieux accueillies, ç'a été l'enseignement des langues française et anglaise dans toutes les contrées où dominent les Anglais ou les Français. Se figuraient-ils que ce beau geste de leur part militerait contre l'heureuse issue de la guerre? Non, monsieur l'Orateur, leur pensée a été plus haute que cela; ils ont cru qu'en agissant ainsi, ils favorisaient l'objet même que nous avons en vue. Et quelle leçon c'est aujourd'hui pour nous, mes chers compatriotes de cette Chambre des communes! Nous sommes, monsieur l'Orateur, engagés dans cette terrible guerre qui doit décider si, oui ou non, ce sera dorénavant la force ou le droit qui gouvernera le monde.

Il est trop évident, hélas! que nous sommes encore bien loin de la voir finir. De nouveaux sacrifices vont être nécessaires; d'autres mères auront à pleurer leurs enfants tués à la guerre, d'autres horreurs s'accumuleront sur le sol ravagé de cette valeureuse France, comme aussi sur le sol de l'infortunée Belgique. Déjà, toutefois, il semble y avoir une éclarcie dans ce sombre firmament. Après un siège de presque trois mois, la citadelle de Verdun, toujours fière et menaçante, continue d'arborer le tricolore à son sommet. Cet échec des armées allemandes fait voir bien clairement que, dans cette lutte, l'Allemagne ne saurait vaincre et que la force ne peut triompher du droit.

Pour un esprit attentif, il est manifeste déjà que dans les tranchées vont être oubliées beaucoup de vieilles haines et de vieilles préventions et que du sol des champs de bataille germera un esprit nouveau d'affection et de fraternité, comme jamais le monde n'a connu, comme jamais on n'en aura entendu parler depuis que les anges eux-mêmes apportèrent du ciel ce message divin: " Paix sur la terre aux hommes de bonne volonté ". Nous avons un gage de ce nouvel esprit de fraternité dans le vœu formulé par le comité interparlementaire de France et d'Angleterre, lequel vœu nous est venu, comme je l'ai dit, du palais de Westminster, de ce vieux et noble bâtiment qui remonte à l'époque de la dynastie normande, qui a vu le développement et l'évolution de tout ce que contiennent ces vieux principes de liberté de justice et de tolérance. Cet appel que l'on a fait dans le palais de Westminster à tous les sujets de l'Angleterre et

à tous les citoyens de la France, je prendrai la liberté de le faire ici à Ottawa, non dans un esprit d'arrogance, mais dans le même esprit qui a inspiré les institutions britanniques, dans l'espoir qu'il sera entendu à Ottawa, à Toronto et jusqu'à Winnipeg.

L'hon. T. CHASE CASGRAIN (directeur général des Postes): Monsieur l'Orateur, il est de mon devoir de ramener la Chambre à l'examen de la question qui nous est effectivement soumise, même si, pour cela, il nous faut descendre des hauteurs où l'a fait monter l'éloquent essor de mon très honorable ami le chef de l'opposition. J'ai été quelque peu étonné cet après-midi d'entendre dire à mon très honorable ami qu'il avait reçu de l' "Orange Sentinel" l'inspiration de mettre cette résolution devant la Chambre. Qu'après avoir été quarante ans dans la vie publique, dont vingt-neuf à la direction du parti libéral, il demande à l' "Orange Sentinel" l'inspiration de se constituer, non pas l'auteur, mais le parrain de cette résolution; c'est là, à dire le moins, chose quelque peu surprenante. Lorsque j'exerçais ma profession d'avocat, j'ai souvent observé le soin que les juges prenaient de peser les divers arguments pour et contre. Ils étaient parfois si lents à venir au fait et à rendre leur décision que je me sentais des dispositions à perdre patience. La Chambre n'aura pas lieu de s'impatienter à attendre mon opinion sur l'objet de ce débat. Après y avoir beaucoup réfléchi, après un examen consciencieux de l'état des choses, après avoir étudié la résolution dont la Chambre est présentement saisie et m'être demandé si, dans les circonstances actuelles, elle peut être de quelque profit ou de quelque avantage pour la minorité de la province d'Ontario ou du Canada, j'en suis venu à la conclusion qu'il m'est impossible d'y donner mon appui, et cela par les raisons que je vais faire connaître.

Il y a cependant, monsieur l'Orateur, dans la présentation de cette résolution certaines circonstances qui pour moi sont surprenantes et très significatives. Comme le disait, cet après-midi, mon très honorable chef, l'agitation dont nous sommes témoins existe depuis au moins six mois. Depuis le 12 janvier, date d'ouverture de la présente session, la législature de la province d'Ontario s'est réunie et elle a été prorogée. Pourquoi mon honorable ami de Kamouraska, au lieu d'attendre jusqu'aux dernières heures de la session, n'a-t-il pas présenté cette résolution à l'époque où l'on aurait pu y appeler l'attention de la législature d'Ontario et lui faire des observations si on le jugeait bon.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Il est un autre événement qui peut avoir une certaine portée sur la situation actuelle: c'est l'élection générale qui se fera sous peu dans la province de Québec. Bien que le règlement nous interdise d'imputer des motifs inavouables, il est facile de comprendre qu'en présentant cette résolution, en ce moment, on a voulu fournir un cri de bataille aux libéraux pour battre le parti conservateur dans la province de Québec et frayer ainsi la voie à mon très honorable ami et à ses partisans, lorsque viendront les élections fédérales.

Mon très honorable chef a souligné le fait singulier qu'on a soigneusement éliminé de cette résolution toute allusion à la situation existant au Manitoba. On le sait, le gouvernement à Toronto est conservateur et à ce titre on lui suppose quelque affinité avec le Gouvernement au pouvoir ici; et les honorables membres de la gauche ont jugé qu'il était de bonne tactique politique d'attaquer le parti tory dans l'Ontario afin d'atteindre le parti tory dans cette Chambre. On le sait aussi, le parti au pouvoir au Manitoba n'est pas le parti conservateur mais le parti libéral, et nonobstant les prétendues raisons données il y a quelques minutes par le chef de l'opposition, je ne vois pas d'autre raison pour que cette résolution garde le silence sur l'attitude prise par la législature du Manitoba en abolissant l'enseignement du français que, dans l'Ontario, le gouvernement est conservateur, alors qu'au Manitoba il est libéral.

On sait la grande lutte de 1896, à laquelle mon honorable ami a fait allusion. Le Parlement fut alors saisi d'une loi réparatrice, non pas par quelque fantaisie ou caprice du parti conservateur ou de sir Charles Tupper, son chef à cette époque, mais parce que le Conseil privé d'Angleterre lui avait dit que dans les circonstances cette Chambre avait le droit de voter une loi réparatrice que la province du Manitoba avait refusé d'adopter.

Voilà pourquoi cette Chambre fut saisie d'une loi réparatrice. Après le retrait de cette mesure, parce que l'existence législative du Parlement était expirée, mon très honorable ami se présenta à ses électeurs de Québec et leur dit: "Je donnerai à sir Oliver Mowat un portefeuille dans mon cabinet, et de concert avec lui j'essaierai de régler l'affaire par voie de conciliation, et si je n'y puis réussir par voie de conciliation, je me prévaudrai des moyens qu'offre la Constitution pour rendre à la minorité les droits entiers qu'on lui a enlevés." Voilà ce que le très honorable membre a dit à Québec, mais dans l'Ontario et dans les

autres provinces, il criait: "Ne touchez pas au Manitoba." Puis, quand le très honorable représentant monta au pouvoir, il fit avec M. Greenway un arrangement bien connu dans l'histoire sous le nom de convention Laurier-Greenway. Une des conditions essentielles de cet arrangement, qui plus tard fut incorporé dans une loi, était que les écoles bilingues devaient être établies dans la province du Manitoba. Maintenant que le Manitoba a déchiré ce chiffon de papier, renié ses obligations solennelles à cet égard, mis en pièces la convention intervenue entre le très honorable député et M. Greenway, convention entre le pouvoir fédéral et le pouvoir provincial—mon très honorable ami dit: "Cette question ne nous intéresse pas; nous allons attendre les événements et pour le moment nous ne ferons rien." Je le répète, il est probablement peu conforme au règlement d'imputer des motifs inavouables; mais quand je vois qu'il y a une consultation électorale à Québec; quand je constate que le gouvernement de l'Ontario est tory, et que le gouvernement du Manitoba est libéral, je rapproche ces faits et me demande si l'inspiration qui a donné naissance à la résolution en ce moment devant la Chambre doit se trouver dans ce sens élevé du devoir et du patriotisme dont mon très honorable ami a parlé ce soir.

Il est dans le discours de mon très honorable collègue certaines affirmations auxquelles je souscris volontiers. Je ne voudrais pas que l'on pût croire que j'approuve en ce moment ce qui s'est passé au Manitoba ou dans l'Ontario, mais j'affirme que ce n'est pas ici le lieu de discuter cette question.

Dans l'Ontario, certains droits ou prétendus droits ont été violés, ainsi que l'affirment certaines personnes, et la question de ces droits a été soumise aux tribunaux. Je ne parlerai pas en ce moment des droits légaux de la minorité de la province de l'Ontario. Je désire attirer l'attention de la Chambre, ainsi que mes honorables amis de la gauche l'on fait, sur ce que je puis appeler les droits naturels et historiques de la minorité dans la province de l'Ontario. Mes honorables amis ont cité l'histoire de ce pays, et, comme l'occasion s'en présente, il peut être utile de mettre en lumière brièvement l'aspect historique de la question.

A l'époque de la conquête, il n'y avait aucune ligne géographique divisant la province de Québec de celle d'Ontario; il n'existait qu'une seule province s'étendant du golfe Saint-Laurent aux montagnes Rocheuses. Sir John A. Macdonald a déclaré, dans un discours prononcé en cette Chambre, que le Haut et le Bas-Canada étaient connus sous le nom de province de Québec. A l'extrémité ouest de ce qui est maintenant la province de l'Ontario, sur les rives du lac Sainte-Claire et de la rivière Détroit, il existait une colonie française qui était venue s'y établir, quand Lamothe-Cadillac avait fondé la ville si prospère de Détroit. Ces Français n'étaient pas nombreux, mais aujourd'hui ils forment une colonie industrieuse et prospère de Canadiens français sur les rives de la rivière Détroit. Bien qu'ils ne soient pas nombreux—ceci est intéressant à divers points de vue—la législature siégeant à cette époque à Niagara et faisant des lois pour le Haut-Canada adopta une résolution conçue dans les termes suivants:

> Que les lois qui ont déjà été promulguées, ou peuvent l'être dans la suite, par la législature de cette province, soient traduites en français pour l'avantage des habitants du district ouest de cette province, et des autres colons français qui peuvent venir se fixer dans cette province.

Voilà l'esprit qui a présidé au traitement des habitants de langue française de la province de l'Ontario, ou du Haut-Canada, à cette époque bien que le seul représentant de langue française dans la législature du Haut-Canada fût alors M. Jacques Duperron Baby. En 1840, ainsi que l'a fait remarquer cet après-midi le député de Kamouraska, c'est-à-dire à l'époque de l'union du Haut et du Bas-Canada, l'usage de la langue française fut aboli. Peu de temps après, en 1844, la législature adressa à la reine Victoria une pétition demandant le rétablissement de la langue française. L'un des paragraphes de cette pétition est ainsi conçu:

> Dans le désir où nous sommes que les cœurs de tous les citoyens de cette province soient unis dans leur attachement et la défense de la personne de Votre Majesté et de votre gouvernement, nous prions humblement Votre Majesté d'user d'efforts pour faire disparaître cette cause de mécontentement, et pour recommander au parlement impérial d'ordonner l'annulation de cette partie de la loi qui a donné naissance à ce mécontentement; et nous assurons Votre Majesté qu'en accédant à notre prière le peuple canadien y verra une nouvelle marque de la sollicitude de Votre Majesté pour son bien-être.

Dans la suite, Ontario ne s'opposa pas à l'émigration de la province de Québec de ces hardis colons dans la partie nord et ouest de l'Ontario. Aujourd'hui, la population canadienne-française de l'Ontario s'élève à 250,000 âmes, et elle augmente toujours. Ontario a reçu avec empressement

ces nouveaux colons dans les parties est et nord de la province. N'était-ce pas dans l'intérêt du Canada qu'au lieu d'aller aux Etats-Unis et de s'exiler du pays, ces habitants de Québec aient voulu ainsi s'établir dans ces régions de l'Ontario?

Ainsi que l'ont fait remarquer le député de Kamouraska et le très honorable chef de l'opposition, à l'époque de la Confédération, l'article 133 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord fut édicté, et cet article est la consécration du principe des deux langues officielles au Canada. Certains disent que cet article 133 est restrictif, mais il donne cependant à la langue française une situation qu'aucune autre langue, sauf l'anglais, ne possède au Canada. Dans tous les cas, cet article laisse entendre que l'étude du français devrait être encouragée et protégée de manière à ce que les citoyens de ce pays soient en état de mieux donner suite à ce qui a semblé être l'idée inspiratrice des auteurs de la Confédération. Je félicite mon honorable ami et chef de son discours de cet après-midi, non seulement en ce qui concerne la langue française, mais pour les efforts qu'il a déployés pour acquérir la connaissance de cette langue, et j'ai pu moi-même constater qu'en diverses occasions il a pu adresser la parole à des auditoires de langue française dans la province de Québec, dans leur langue maternelle. De tous les premiers ministres de langue anglaise au Canada, depuis la Confédération, le premier ministre actuel est le seul, sans en excepter sir John Abbott, qui ait été en état d'adresser la parole en français.

En 1890, il se déroula ici un débat prolongé et demeuré célèbre et que tous ceux qui connaissent l'histoire de ce pays doivent se rappeler; ce débat avait trait à l'abolition de la langue française dans les territoires du Nord-Ouest.

Je vais citer quelques extraits des discours prononcés à cette époque par des hommes éminents qui sont maintenant disparus, afin de vous montrer dans quel esprit la langue française était alors traitée. L'honorable député de Kamouraska a cité des extraits des déclarations faites par feu le regretté sir John A. Macdonald. Laissez-moi vous citer les parodes de l'honorable Edward Blake dans l'occasion dont je parle:

> Vous pouvez désirer, dans votre égoïsme, qu'il eût consenti à cette suppression; vous pouvez avoir la conviction profonde de l'incomparable supériorité de votre langue, de vos lois, de votre religion; vous pouvez désirer ardemment pour tout le genre humain les inestimables bienfaits de la naissance britannique,

[L'hon. T. Chase Casgrain.]

de la langue anglaise, de la religion protestante. Mais cependant, après tout, ne pouvez-vous pas vous mettre à sa place? Et ne peuvez-vous pas, ne devez-vous pas admirer le courage, la fidélité et la détermination avec lesquels, a de grands risques, il a combattu dans toutes les arènes—dans la législature, à la tribune populaire et même en des milieux plus austères que ceux-ci—pour ce qui, à ses yeux était aussi sacré que ce que vous appelez votre droit de naissance peut l'être pour vous.

Oui, il a combattu, et bien plus, il a remporté la victoire! Ne pouvez-vous pas reconnaître que sa victoire a aussi été celle de l'humanité? Et si sa victoire, comme c'est le cas, a imposé de plus grandes difficultés et de plus grands efforts à ceux qui ont entrepris la tâche de faire des Canadiens une seule nation, d'un autre côté, ce fait donne lieu à des triomphes plus éclatants, à une manifestation de sentiments plus élevés, plus profonds, plus justes, à une libéralité, à une tolérance plus grande que celle qui se voit ordinairement au sein d'un peuple homogène. Ne pouvez-vous pas, au moins, reconnaître que le Canadien-Français a remporté la victotire?

Espérez-vous triompher, aujourd'hui, lorsqu'il a pu vaincre autrefois dans les circonstances beaucoup plus difficiles? Si sa victoire était injuste, vous auriez, sans doute, le droit de le combattre encore; mais sa victoire n'a été, après tout, que celle des droits égaux—droits égaux aux vôtres. C'est tout ce qu'il demandait; mais vous dites: non, sa langue doit être prohibée, le maintien de cette langue est contraire à l'esprit de la constitution; vous voulez lui enseigner votre langue; il doit oublier la sienne; il ne doit pas posséder ce qu'il regarde avec raison comme un droit égal à celui que vous possédez. Bref, l'Anglo-Saxon dont l'honorable député de Norfolk-nord (M. Charlton) a parlé si fièrement, cette après-midi, est destiné à l'avaler.

Je considère, monsieur l'Orateur, la question à laquelle je viens de faire allusion, comme une question réglée, et le serait-elle contrairement à mes vues, je ne consentirais pas, en ma qualité d'homme public, à rouvrir un débat, depuis si longtemps clos, dans ses conditions qui n'offrent aucune chance de succès, qui ne promettent qu'une défaite aux assaillants, sans parler du désastre qu'il ferait subir au pays. Non, mille fois non! que nous soyons en désaccord ou d'accord sur la question de savoir ce qui aurait pu mieux convenir au pays, je dis que, vu la situation dans laquelle nous nous trouvons, nous ne devons pas adopter une proposition qui rouvrirait le débat clos, dont je viens de parler, et je soutiens que le devoir de ceux qui ont vraiment à cœur la prospérité du Canada, qui désirent le voir progresser et atteindre le niveau d'une grande nation, est de défendre les droits des minorités établis par la loi, par les conventions, par le consentement national.

En ce qui me concerne, j'ai l'intention de les défendre avec la même ardeur que si j'étais un des leurs; et je me considérerais comme avili et déshonoré, si je devais céder aux forces qu'on exerce sur moi dans un autre sens.

Et sir John A. Macdonald, au cours du débat dont l'honorable député de Kamouraska a tiré sa citation, ajoutait:

S'il y a, monsieur l'Orateur, une oppression plus pénible à supporter que toute autre, c'est

bien d'être privé de la consolation d'entendre parler sa langue, ou de parler et de lire soi-même, dans la langue apprise sur les genoux de sa mère. C'est une cruelle privation. Mais ce qui s'oppose le plus au présent bill, c'est sa futilité. Ce projet de loi ne peut être adopté. Comme mon honorable ami, le député de Bothwell (M. Mills) le disait, l'autre jour, et comme l'a répété l'honorable député de Durham-Ouest (M. Blake), il faudrait, pour mettre en vigueur la loi oppressive que l'on propose, aujourd'hui, avoir un gouvernement russe, ou il nous faudrait avoir, ici, un Strafford; il nous faudrait supprimer violemment la langue française; il faudrait l'exclure des écoles; il faudrait l'exclure de la procédure officielle; il ne faudrait pas permettre en Canada à un seul homme parlant français, de remplir une fonction publique; il faudrait réduire le Canadien français à l'état de paria et faire de sa langue un objet de mépris. Voilà ce qu'il faudrait faire en mettant en vigueur la loi que propose mon honorable ami, le ministre de Simcoe-Nord.

Quelle fut la conclusion du débat qui donna lieu à l'expression de sentiments aussi dignes? Voici: Il fallait laisser régler la difficulté par les législatures des territoires du Nord-Ouest après que ceux-ci eussent été constitués en provinces. Tous les députés qui parlèrent en ces termes de la langue française convinrent d'une chose: c'est que la question n'était pas du ressort du Parlement fédéral, c'était aux provinces d'y voir. Pourquoi cette déférence envers le français dans la tradition, dans la législation, dans les discours de nos hommes célèbres? Les premiers arrivés au pays furent les Français; ils furent les pionniers; ils jalonnèrent le chemin de la civilisation du golfe aux montagnes Rocheuses. Nuls plus vaillants! Ils tombèrent face à l'ennemi. Les Anglais leur rendaient hommage.

Quelques années après la conquête, en 1774, l'Acte de Québec accorda des concessions plus libérales que les articles de la capitulation. Je répète que je ne veux pas discuter le côté légal de la question; les tribunaux en sont saisis; j'en appelle à l'histoire et de concert avec mon très honorable ami je m'en remets à la générosité de la population ontarienne. Si l'on a raison d'affirmer que ces règlements restreignent ou abolissent dans les écoles de l'Ontario le droit au français, je fais appel à la générosité de mes concitoyens, je fais appel à leur sympathie, je leur demande de rendre justice à la minorité de l'Ontario, si on a porté préjudice à ses droits.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est tout ce qu'on demande.

Quelques DEPUTES: Adopté.

L'hon. M. CASGRAIN: Mon honorable ami de Saint-Jean remarque: c'est tout ce qu'on demande. Mais quel effet pratique aura la résolution qu'on propose aujourd'hui? Calmera-t-elle l'agitation qui secoue Québec et Ontario? J'en doute. Je n'emboîterai pas le pas à la suite de mon très honorable ami, ni de mon honorable ami de Kamouraska dans la discussion des règlements 17 et 15; ces questions ne sont pas de ma compétence, comme elles le seraient si j'étais député à la législature d'Ontario.

Mais j'ai pour garder le silence sur ces questions un autre motif. Je ne veux pas qu'un règlement ou un décret de la législature de l'Ontario, soit sujet à censure de la part de la Chambre des communes. S'il se trouve une province au Canada dont il serait imprudent de la part des Communes de révoquer en doute les décrets; s'il se trouve une province au Canada qui doit se garder de tout empiètement sur son autonomie; s'il se trouve une province au Canada qui doit repousser jalousement toute usurpation de sa juridiction par le fédéral, c'est bien la province de Québec.

Comme le faisait observer cet après-midi notre respecté premier ministre, il fut rumeur déjà—je ne sais si jamais on a vérifié la rumeur—qu'au cours des conférences de la Confédération, sir John Macdonald optait non pas pour une union fédérative, comme celle qui constitue le régime actuel, mais pour une union législative, et ce fut la province de Québec qui empêcha l'adoption de ce système constitutionnel.

Or, monsieur l'Orateur, voici une question que je pose à la Chambre: si aujourd'hui nous intervenons pour discuter les lois scolaires de l'Ontario; si aujourd'hui nous nous interposons pour déchiqueter les règlements du département de l'instruction publique, n'est-il pas vrai qu'il serait loisible aux députés des Communes de discuter toute loi ou tout règlement de la législature de Québec?

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député s'imagine-t-il que la province de Québec ferait un règlement semblable à celui de l'Ontario, ou a-t-il jamais entendu des protestations de la part de la minorité de Québec?

L'hon. M. CASGRAIN: Nous n'en sommes pas là du tout. A différentes reprises, la province de Québec a adopté des lois—et je ne blâme aucunement la législature de Québec—de nature à déplaire aux gens de l'Ontario, et si, parce que ces lois ne sont pas du gré de la province de l'Ontario, la Chambre des communes se permettait de les condamner ou des les critiquer, je serais à coup sûr le premier à m'opposer

et sans doute mon honorable ami serait aussi de ceux qui s'opposeraient à l'intervention du fédéral dans le domaine local.

Examinons cette résolution. On y déclare:

Que, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiétés universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, cette Chambre, tout en recommandant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une éducation anglaise complète, représente respectueusement à l'assemblée législative qu'il serait judicieux de démontrer qu'il ne doit pas être porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur instruction dans leur langue maternelle.

Cette résolution, monsieur l'Orateur, comporte ou trop ou trop peu. Quel vœu exprime-t-elle? Elle ne fait que suggérer que les lois de l'Ontario soient rédigées d'une façon plus précise. Or, il me semble qu'il ne nous appartient pas, que nous n'avons ni la juridiction ni la compétence, d'avertir la province de l'Ontario que ses lois ne sont pas assez précises qu'elles n'indiquent pas clairement ce que nous voudrions y lire. Mon humble opinion est que non seulement cette résolution est inutile, mais qu'elle est dangereuse. Elle est grosse de menaces pour les autres provinces, et surtout pour la province de Québec.

Que la Chambre adopte la motion; quelle en sera la conséquence? Supposons que la majorité de la Chambre y donne son assentiment. Que faire ensuite? Comment signifier notre désir à la législature de l'Ontario, et de quelle façon la législature agréera-t-elle notre proposition? Voilà ce qu'il faut prévoir. Comment la législature provinciale l'accueillera-t-elle? Quel bien fera-t-elle? Disons que nous adoptions la résolution et que nous en signifions la teneur à la législature ontarienne, que s'ensuivra-t-il? Pour montrer, monsieur l'Orateur, l'accueil que dans la province et à la législature on ferait à une proposition de ce genre, je n'ai qu'à citer les journaux de l'Ontario. Le "Star" de Toronto était l'un des organes publics les plus sympathiques à la minorité; cependant le 14 avril, il déclarait:

Qu'on se chamaille tant qu'on voudra à Ottawa, qu'on mette aux prises les deux partis politiques, rien ne saurait modifier là-dessus l'opinion publique de l'Ontario. L'anglais ne sortira d'aucune école de la province. Le gouvernement verra à le faire enseigner par des instituteurs qui ont les aptitudes voulues pour l'enseigner. L'inspection se fera par un fonctionnaire capable de s'assurer de la qualité de l'enseignement.

Ces conditions une fois établies, la province est toute disposée à se montrer raisonnable dans les questions de détail.

[L'hon. T. Chase Casgrain.]

Le 27 avril, le même journal ajoutait:

Ceux qui cherchent à faire intervenir le gouvernement fédéral réussiront peut-être à fomenter la discorde et attiser le trouble, mais ils n'aideront pas le Canadien français de l'Ontario. Evidemment on ne peut blâmer des efforts qui tendraient à la conciliation, mais il faut mettre de côté toute intention de veto ou de coercition. C'est ce qui nous fait dire qu'il n'y aurait rien à gagner à engager un débat sur cette question aux Communes. Un débat de ce genre donnerait lieu à des malentendus.

De son côté le "Globe" de Toronto, non pas l'"Orange Sentinel", mais le "Globe", numéro du 10 mai dernier, écrivait:

Le Canada est une confédération. Le Parlement fédéral semble l'oublier parfois, lorsqu'il se mêle de donner des conseils aux provinces.

Voilà de quelle façon serait reçue n'importe quelle suggestion que le Parlement pourrait faire à la province d'Ontario. Quels sont donc ceux qui prennent part à cette campagne et quels sont donc les endroits où l'agitation est la plus violente? L'agitation existe à la fois dans la province de Québec et dans la province d'Ontario; or, je ne crains pas d'affirmer à ceux qui soulève cette question devant le Parlement fédéral et nous demandent d'adopter une résolution comme celle-ci, à ceux qui sont responsables de ces agissements, qu'ils sèment la discorde dans le pays et allument un incendie qui se répandra d'un bout à l'autre du Canada.

La résolution est captieuse. Elle est rédigée fort habilement; elle est conçue de telle façon qu'elle paraît inoffensive à ceux qui ne sont pas au courant des circonstances et qui ne sont pas en mesure de faire la distinction entre le pouvoir fédéral et le pouvoir provincial ou entre le pouvoir exécutif et le pouvoir judiciaire.

Après tout, si la loi n'est pas claire, on la soumet aux tribunaux qui ont pour mission de l'interpréter. A l'heure actuelle, deux causes sont sur le point d'être soumises au Conseil privé: dans la première de ces causes, on demande au Conseil privé de se prononcer sur la constitutionalité, la validité et la portée du règlement 17; dans le second cas, on demande au Conseil privé de déclarer inconstitutionnelle la loi qui concerne particulièrement la ville d'Ottawa et qui a substitué une commission scolaire nommée par le gouvernement d'Ontario aux commissaires d'écoles élus par les contribuables. Pourquoi donc irions-nous, je vous le demande, quand ces deux causes sont devant les tribunaux, essayer de substituer notre jugement à celui des cours de justice que les amis de la minorité cherchent à obtenir? Je le déclare, c'est

un principe gros de dangers que d'essayer de mettre en antagonisme de cette manière-là le pouvoir législatif avec le pouvoir judiciaire.

On prétend que nous avons le droit d'exprimer notre opinion. C'est fort possible; mais du moment que notre Constitution définit les pouvoirs des différents corps législatifs aussi clairement qu'elle le fait relativement aux questions d'éducation, le Parlement fédéral s'il s'arroge le droit d'exprimer une opinion relativement à des sujets qui relèvent exclusivement de la juridiction provinciale, envahit une sphère qui lui est absolument interdite.

Il est un autre aspect de la question qui aurait probablement pu être soulevé devant le Parlement, et l'on y a fait allusion cet après-midi: c'était tout simplement de proposer l'annulation de la loi adoptée par la législature d'Ontario en 1915, annulation réclamée par un grand nombre de citoyens de la province de Québec en particulier et par une bonne partie de la population d'Ottawa. Voilà une question qui aurait pu être soulevée avec raison devant le Parlement, comme l'ont fait observer nos honorables collègues qui ont déjà pris la parole, et j'ai été heureux de les entendre parler dans ce sens-là.

Le très honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Kamouraska ont déclaré qu'ils approuvent l'attitude qu'a adoptée le Gouvernement en refusant d'annuler cette loi. Si nous avons eu raison de refuser de révoquer cette loi, comment se fait-il que l'on ait pu cueillir des centaines et des milliers de signatures dans les provinces de Québec et d'Ontario nous priant de l'annuler? A-t-on agi de cette façon-là dans l'unique but de maintenir l'agitation; est-ce par des moyens de cette nature que l'agitation se continue non seulement dans la province de Québec, mais dans les autres parties de la Puissance?

Du moment que l'on n'a pas osé blâmer notre conduite, du moment qu'il ne s'est pas trouvé un seul membre de cette Chambre qui ait osé se lever dans cette assemblée et condamner la conduite du Gouvernement pour avoir refusé de révoquer cette loi, c'est là non seulement la justification de l'attitude que nous avons prise, mais encore la condamnation de ceux qui ont parcouru les provinces de Québec et d'Ontario pour faide signer les requêtes que l'on sait, requêtes qui n'ont pu obtenir l'appui d'un seul des 221 membres qui siègent en cette enceinte.

Dans les anciens jours, des questions de cette nature ont déjà occupé l'attention de cette Chambre. Je me souviens très bien de ce qui s'est passé, lorsque le bill relatif aux biens des Jésuites qui avait été adopté par l'assemblée législative de Québec en 1888, fut discuté devant le Parlement fédéral, en 1889. Cette loi était odieuse à une bonne partie des citoyens de la province d'Ontario; elle n'avait pas l'heur de plaire non plus à une partie notable de la population protestante de la province de Québec. La question fut soulevée devant le Parlement; or, je suis fier de le proclamer, sous la direction de feu sir John A. Macdonald et de sir John Thompson, les chefs reconnus dans le gouvernement du temps, on posa le principe que le Parlement fédéral ne devait pas intervenir contre le maintien des lois adoptées par les Assemblées provinciales. Les principes sur lesquels se sont appuyés sir John A. Macdonald, sir John Thompson et le parti conservateur à cette époque-là, pour refuser de révoquer une loi qui avait été adoptée par la législature de la province de Québec, sont également ceux sur lesquels s'appuie le Gouvernement en ce moment. En refusant d'intervenir, d'amonester ou de donner des conseils à la province d'Ontario relativement à une mesure qui relève exclusivement du domaine provincial, nous ne faisons que suivre les principes qui ont été posés en cette enceinte par sir John A. Macdonald, par sir John Thompson et tous les anciens chefs du parti conservateur. Je ne crains pas devoir faire un appel à mes honorables amis de la province de Québec, en ce moment, pour les supplier de suivre l'exemple que nous a donné le parti conservateur et tout particulièrement les députés de langue anglaise qui appartenaient à ce parti, en 1889, alors que, malgré qu'il s'agit d'un bill adopté par la province de Québec, bill qui était odieux à la grande majorité des protestants du pays, les conservateurs anglais protestants accordèrent leur appui à sir John A. Macdonald, à sir John Thompson et à la province de Québec, en proclamant par leur vote qu'ils ne voulaient pas modifier une loi provinciale.

Je le sais parfaitement bien, je vais à l'encontre de l'opinion de la grande majorité de la population dans la province de Québec en prenant cette attitude; mais, après mûre réflexion, je suis convaincu que c'est là mon devoir.

Quels que soient la violence de l'ouragan, les éclairs qui sillonnent les nues et les fracas de la foudre, la tempête passera et je laisse à ceux qui me succèderont le soin de défendre l'attitude que nous avons adoptée.

L'hon. M. RODOLPHE LEMIEUX: Monsieur l'Orateur, en prenant la parole dans ce débat, je sais que mon attitude pourra être mal interprétée. Il est toujours facile, monsieur l'Orateur, de se dérober à une situation passagère; mais il est des questions d'un ordre supérieur qu'un homme soucieux d'accomplir son devoir ne doit pas craindre d'aborder carrément quelles qu'en soient les conséquences.

La proposition renferme dans des termes modérés, une expression d'opinion et l'énonciation d'un principe sur lesquels peut se rallier l'unanimité des citoyens qui ont à cœur la prospérité du Canada. Comme l'a si bien dit hier le très honorable chef de l'opposition, on ne devrait jamais écarter à la légère un grief, quel qu'il soit, parce qu'il se trouve que c'est une minorité qui en est victime. Au contraire, le véritable moyen pour une majorité de manifester sa force, c'est d'être en mesure d'écouter avec calme, les plaintes de la minorité comme nous en avons eu le spectacle aujourd'hui dans cette assemblée, grâce à Dieu, c'est d'être capable d'examiner à fond une question, de peser le pour et le contre et de lui trouver une solution.

On a affirmé, je le sais, que le Parlement fédéral devrait scrupuleusement s'abstenir de dicter ses volontés aux provinces relativement aux questions qui relèvent absolument du domaine provincial. Loin de moi la pensée de dicter à quiconque une ligne de conduite, encore moins à une province de la Confédération.

Appartenant à une minorité au Canada, ai-je besoin d'affirmer que, je me fais le défenseur de l'autonomie provinciale. Le parti libéral, historiquement et par tradition, a toujours résisté avec la plus grande énergie à toute tentative d'ingérence de la part du pouvoir fédéral dans les questions qui sont du domaine provincial.

Monsieur l'Orateur, comme l'honorable ministre des Postes vient de le reconnaître il y a un instant le Parlement fédéral et les législatures britanniques en général, n'ont toutefois jamais perdu leur droit de manifester leur opinion. Mon honorable ami a soutenu, il y a un instant, que le Parlement n'est pas compétent pour décider une question de cette nature. Je ne puis partager son avis à cet égard. Je soutiens que le Parlement est le plus haut tribunal du pays. Or, si un projet de Sa Majesté le Roi a un grief légitime à faire redresser, il a parfaitement le droit d'exiger que justice lui soit rendue avant que les subsides soient votés. Je le soumets donc respectueusement, c'est exactement l'attitude de la minorité canadienne-française de la province d'Ontario.

Il existe des questions, je le sais, qui soulèvent plus d'acrimonie dans une partie de la Confédération que dans l'autre, et par le fait même elles influent sur le bien-être, la paix et la bonne administration du pays. La question de langue, malheureusement, est une de ces questions acrimonieuses. Ce n'est pas une question nouvelle, car, dans un pays dont la population se compose de plusieurs nationalités différentes, nous sommes toujours exposés à la voir surgir semant le trouble et la zizanie là où devraient régner la paix, la concorde et l'amitié. Question irritante, car derrière elle s'abritent des sentiments d'orgueil qui tendent à aigrir et à enflammer les esprits. Cependant, au cours des quelques observations que je désire formuler ce soir, je ne dirai rien, je l'espère, qui puisse être de nature à accentuer encore l'amertume et l'acrimonie qui existent déjà. Je me rends parfaitement compte en ce moment que la modération est une vertu. Je désire tenir, ce soir, le langage que je tiendrais si j'étais appelé à prendre la parole dans la ville historique de Québec et que, je répéterais demain, si j'étais appelé à parler devant un auditoire de Toronto.

J'en suis venu à l'opinion que dans un pays comme le nôtre, il n'existe pour ainsi dire qu'un seul collège électoral aux yeux d'un homme public digne de ce nom, et ce collège électoral, c'est le pays tout entier. La question bilingue est arrivée à ce point d'acuité qu'à l'heure actuelle nous sommes en face d'un état de choses et non d'une simple théorie. Je n'ai nullement l'intention de plaider la cause de la minorité en m'appuyant sur les traités ou sur les lois qui ont été promulgués. Quel que soit l'aspect sous lequel on se place pour étudier cette question, soit au point de vue de la loi, soit au point de vue de la constitution, rendons-nous bien compte que pour qu'une minorité jouisse de la plénitude de ses droits et de ses privilèges, il lui faut se concilier avec la majorité. Je désire donc ce soir, monsieur l'Orateur, en appeler à la raison; plus que cela, je veux en appeler au fair play, à ces généreux ins-

tincts qui ont toujours distingué la nation anglaise dans le traitement à accorder aux minorités. Que les Canadiens français aient été conquis ou cédés, cela n'a rien à voir à la question débattue. Je suis prêt à concéder que les Canadiens français ont été conquis; mais non pas sur les plaines d'Abraham. C'est en 1774, en 1791, en 1841 et en 1867, que les Canadiens français ont été vraiment conquis, alors que la diplomatie anglaise, sage et puissante comme elle l'a toujours été, a accordé à la minorité canadienne-française tous les droits dont jouissent les sujets britanniques partout où flotte l'Union Jack.

Voilà votre conquête des Canadiens-français. Le traité de Paris, signé en 1763 s'explique de lui-même. Il reste acquis que le Canada est aujourd'hui habité par une majorité de langue anglaise et une minorité de langue française. N'admettrez-vous pas avec moi, monsieur l'Orateur, qu'il incombe à nos hommes d'Etat de voir à ce que ces deux éléments apprennent à s'estimer et à se respecter mutuellement. Il n'est peut-être pas hors de propos que je rappelle ici une pensée exprimée par le grand juriste anglais, lord Mansfield, sur l'effet de la conquête par les armes britanniques.

Une fois sous la protection du conquérant...

dit lord Mansfield,

...les habitants conquis deviennent des sujets et doivent être universellement considérés comme tels, et non comme des ennemis ou des étrangers.

Le même principe fut prôné par Wedderburn, par Marriott et par Thurlow, à l'époque où fut adopté l'acte de Québec, c'est-à-dire en 1774. Telle a été la politique traditionnelle de la Grande-Bretagne dans toutes les parties du monde, et si le pavillon anglais flotte aujourd'hui sur toutes les mers, et si l'Angleterre possède un sixième du monde habité, c'est grâce à cette politique large, tolérante et juste. Une race peut être cédée à une autre, elle peut être conquise par la force des armes, mais tout homme de cœur, tout homme intelligent—et je m'adresse à un auditoire distingué sous ce double rapport—dira que, y eût-il cession ou conquête, il existe des frontières morales qu'on ne saurait franchir par la seule force physique. La langue d'une race est une de ces frontières, et s'il fallait des traités ou des lois pour la protéger, la civilisation ne serait qu'un leurre. Pourquoi? Parce que la langue tient à l'âme elle-même, parce qu'il y a des traditions et des idées qui attachent les hommes à une même langue par des liens indissolubles, et parce qu'il serait cruel de nier à l'enfant le droit de parler la langue qu'il a appris à balbutier sur les genoux de sa mère. Cette langue est parfumée de souvenirs, apporte au cœur la jouissance de douces larmes; elle exalte, elle inspire, elle remplit l'âme de la vénération, de la foi et de l'héroïsme qui brillent comme des étoiles dans le temple de la nationalité.

Durant le dernier demi-siècle, l'Allemagne a cherché en vain à bannir la langue française de l'Alsace-Lorraine, la langue polonaise de Posen et la langue danoise du Schleswig-Holstein. Les magyars n'ont pas réussi, eux non plus, à imposer leur langue maternelle à la Hongrie. Tous ces efforts ont abouti à un insuccès lamentable. Inutile de dire que la politique allemande est loin de ressembler à la politique anglaise ou française. L'an dernier, quand l'armée française eut repris possession d'une partie considérable de l'Alsace jadis perdue, le général Joffre adressa aux Alsaciens une proclamation contenant ces mots d'une saisissante réalité:

Notre retour est définitif. Vous êtes Français à jamais; la France vous apporte, avec les libertés qu'elle a toujours représentées, le respect de votre liberté, la liberté de l'Alsace, le respect de vos convictions, de vos coutumes traditionnelles.

Monsieur l'Orateur, l'Angleterre a édifié le plus grand empire colonial des temps modernes et elle a réussi à le maintenir uni parce que, docile à la voix de ses hommes d'Etat, elle a respecté les traditions, les convictions religieuses, les droits civils, les coutumes et la langue de ses sujets.

C'est une illusion, c'est une grave erreur de penser que l'unité de l'empire doit reposer sur l'uniformité de langue. Lisez l'histoire universelle, lisez l'histoire de l'empire romain par Gibbon, vous y verrez que jamais l'unité d'un empire n'a dépendu de l'uniformité de langue. Pour me servir de l'expression d'un auteur moderne, " une nation, si petite soit-elle, est un flambeau, et il importe qu'il y ait dans le monde plusieurs centres lumineux ". L'exemple de l'Angleterre démontre que, loin d'être un facteur dissolvant, la diversité des langues et des lois contribue, au contraire, dans une large mesure, à l'union et à l'ordre public. Sans parler des Indes, où l'on enseigne et où l'on parle librement un si grand nombre de langues diverses, prenons l'intéressante petite île de Malte, où l'italien est la langue officielle des tribunaux et où les parents ont

droit de décider si leurs enfants apprendront l'anglais ou l'italien à l'école.

Au Sud-Africain, le hollandais et l'anglais sont sur un pied d'égalité. J'ai eu l'avantage d'assister, en 1910, aux cérémonies inaugurales de la nouvelle constitution du Sud-Africain. Son Altesse royale le duc de Connaught, le Gouverneur général actuel du Canada y assistait aussi, comme représentant de Sa Majesté le roi. Je me rappelle la profonde impression créée sur l'esprit de tous les assistants par la lecture du discours du trône en anglais et en hollandais, et par la récitation des prières dans les deux langues, comme ici. Dans le pays de Galles il y a 1,000,000 d'habitants qui parlent le gallois, et sur ce nombre il y en a 250,000 qui ne parlent que le gallois. En Irlande, le gaëlique irlandais est enseigné dans cinq mille écoles. Dans les montagnes d'Ecosse, le gaëlique écossais est la langue d'un quart de millions d'habitants. A l'île Maurice, le français est la langue officielle. Je compte, parmi la députation, des amis d'origine écossaise et j'entendais dire, hier, au député d'Halifax (M. Maclean) que sa grand'mère ne parlait pas un mot d'anglais et ne s'exprimait qu'en gaëlique. Dans le comté d'Inverness, comme dans les établissements écossais du comté de Gaspé que j'ai eu l'honneur de représenter ici durant quinze ans, je connais de vieux Ecossais qui parlent l'anglais avec la plus grande difficulté et ont toujours été attachés à leur langue maternelle, le gaëlique. Dans les îles de la Manche, c'est à peu près le même état de choses qu'à Québec, sauf en matière religieuse. La population des îles de la Manche se compose de huguenots, celle de Québec est catholique; mais l'une et l'autre tiennent à leurs traditions nationales, à leur langue, à leurs lois, à leurs us et coutumes; et elles sont toutes deux fidèles à la couronne britannique, et elles en ont fourni des preuves. Elles ont le culte du passé, redoutant toujours un changement de constitution ou une modification des lois.

Un homme qui, à force de travail, est parvenu à ce que le poète latin a si bien défini "aurea mediocritas" hésite à aller au delà et réfléchit avant d'accepter un changement. A cet égard, les nations ne diffèrent pas des individus.

Je connais nombre de gens vraiment de bonne foi qui affirment que l'uniformité de la langue ou des lois serait très avantageuse au Canada. Ceux qui envisagent ces questions au simple point de vue pratique oublient sans doute le grand rôle que le sentiment joue dans la vie.

[L'hon. M. Lemieux.]

Je me rappelle que "Gray's Elegy in a Churchyard" est ce que j'ai tout d'abord appris en anglais, au collège, et que le premier petit livre qu'on m'a fait lire portait ce titre suggestif: "Put yourself in his place". Or, je demande aujourd'hui à la majorité de la députation de se mettre elle aussi à notre place. Nos traditions, nos lois, notre langue constituent l'héritage qui nous fut légué par nos ancêtres en 1759; c'est un héritage glorieux qu'un homme d'honneur conservera toujours comme un trésor. Mes amis d'origine anglaise n'auraient-ils pas moins de respect pour moi si je ne faisais aucun cas de ce dépôt sacré? Après tout, aux yeux de l'Anglais, la vaillance a toujours sa valeur; il admirera toujours le courage, la tenacité et la persévérance dont son ennemi vaincu fera preuve.

Monsieur l'Orateur, permettez-moi de vous rappeler, en ce qui a trait à la diversité des lois, ce qui se passe chaque jour à Londres, au cœur même de l'empire britannique. Sur Downing Street, tout près de la résidence du premier lord de la trésorerie, siège le comité judiciaire du Conseil privé; ce tribunal, composé d'hommes distingués, dont quelques-uns peuvent être mis au nombre des plus grands juristes de l'univers, tient des séances périodiques pour entendre les appels des diverses colonies et des divers Dominions de l'empire. Sur le rôle des causes on voit que tel ou tel jour sera entendue une cause venant des Indes, du Canada, du Bengale, de l'île Maurice ou de Ceylan.

Chacune de ces colonies—pour ne pas mentionner toutes les autres—a conservé ses propres lois, et quiconque assiste chaque jour aux séances du comité judiciaire a l'occasion d'y entendre des plaidoyers très habiles dans lesquels on invoque tour à tour le droit commun, le droit romain, le droit hollandais, le droit indien, la coutume de Paris ou même la coutume de Normandie, quand il s'agit d'une cause venant des îles de la Manche.

Certaines gens qui, d'ordinaire, font preuve de bon sens, soutiennent que si l'on admettait l'enseignement du français dans les écoles de l'Ontario l'on établirait, par le fait même, un privilège en faveur de tous les étrangers qui viendraient s'établir au Canada, et ils concluent de là à l'impérieuse nécessité d'une langue unique. Je n'ai pas à défendre l'étranger; qu'il soit Slave, Allemand, Hongrois, Italien ou Grec, il a droit à toutes les prérogatives de sujet britannique dès qu'il est naturalisé. Mais l'immigrant qui vient s'établir au Canada sur un

homestead que le gouvernement canadien a la générosité de lui accorder gratuitement sait que, dès lors, il doit obéir aux lois du pays. Il ne peut réclamer de privilèges spéciaux; il sait qu'il n'existe, au Canada, que deux langues officielles, l'anglais et le français. Certes, personne ne soutiendra qu'il ne faut faire aucune distinction entre l'immigrant venant d'une terre étrangère et les enfants du sol. Or, nous, Canadiens français, nous sommes les enfants du sol depuis huit, neuf et dix générations, nous sommes les descendants d'ancêtres établis ici longtemps avant la cession, c'est-à-dire il y a deux ou trois cents ans.

Québec et Ontario étaient à cette époque compris dans le territoire connu sous le nom de Nouvelle-France et c'est ce territoire, avec tous ses habitants, que le traité de Paris a fait passer sous la domination de Sa Majesté britannique.

Je répète que la politique traditionnelle de la Grande-Bretagne a toujours été de respecter la religion, les droits civils, les usages, les coutumes et la langue du peuple conquis. Sans attacher une signification blessante au mot immigrant, je dis que le Canadien français n'en est pas un et ne doit pas être considéré comme tel. Il ne vient pas ici, en mendiant, ne demandant qu'à s'adapter aux usages et coutumes d'un autre pays, après avoir rompu avec ses traditions et renoncé à son individualité nationale, pour être absorbé dans la population de sa nouvelle patrie. Pour le Canadien-français, le Canada est sa patrie et non un pays d'adoption. Il peut arriver que l'habitant de la province de Québec ou d'un comté français d'Ontario, émigre aux Etats-Unis, à la suite d'une crise financière, pour gagner de l'argent à raison de la cherté de la vie ou pour libérer une hypothèque, mais il ne dit jamais adieu à sa terre; il ne cesse pas un instant de songer à ses champs, à son village, à son clocher. Il tient ardemment à ses traditions; il a voué un culte à sa langue et toutes ses aspirations tendent vers le pays où ses ancêtres, avant lui, ont joué un rôle si prépondérant.

Je voudrais pouvoir disposer, une fois pour toutes, des attaques ridicules portées contre la langue que parlent les Canadiens-français. Ce n'est pas un dialecte ni un patois; c'est la langue savoureuse de la vieille France, de la France du dix-huitième siècle; la langue qui, depuis le congrès de Vienne, a remplacé la latin dans la diplomatie; la langue que, pendant des siècles, a été parlée à la cour et au parlement d'Angleterre; la langue qui, dans toutes les parties du monde civilisé, est considérée comme une des plus hautes manifestations de l'esprit humain. Les hommes d'Etat anglais, guidés par une sage et prévoyante politique, ont toujours respecté cette belle langue et ont reconnu ses droits. Nous en trouvons la preuve dans une longue série de décrets impériaux dont le dernier en date est l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. L'article 133 de cette loi constitutionnelle est ainsi conçu:

> Dans les Chambres du Parlement du Canada et les chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise, dans les débats, sera facultatif; dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux respectifs de ces chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire.

Remarquez bien le texte: Dans la Chambre et le Sénat du Canada et dans les deux chambres de Québec, les deux langues sont facultatives, dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux, les deux langues sont obligatoires. N'est-il pas d'une logique élémentaire que si, dans l'esprit sinon dans la lettre de la constitution, les deux langues sont obligatoires, officielles, l'enseignement des deux langues doit être librement autorisé?

Désirez-vous d'autres preuves, monsieur l'Orateur, que le Canada est un pays bilingue? Il y a environ vingt-cinq ans, le marquis de Lorne, devenu plus tard duc d'Argyle, fut nommé gouverneur général du Canada et fonda la société royale du Canada qui a été officiellement autorisée par une loi de ce Parlement. Je tiens à rappeler à mes collègues de langue anglaise que cette institution comprend deux sections, la section anglaise et la section française.

L'honorable député de Kamouraska a mentionné, cet après-midi, une autre loi du Parlement canadien dans laquelle le caractère bilingue de ce pays est officiellement reconnu. Il y a deux ans, nous avons voté une loi de naturalisation pour faire concorder la loi canadienne avec les dispositions de la loi anglaise. Dans cette loi très sage, il y a une disposition particulière au Canada, par laquelle la connaissance de l'anglais ou du français est une des conditions exigées pour obtenir des lettres de naturalisation.

Ce n'est pas sans étonnement que j'ai vu certains journaux affirmer que l'enseignement du français aurait pour effet d'assurer la domination française au Canada. Ces mêmes journaux donnaient les avertissements les plus solennels aux députés de langues anglaise, les

adjurant de ne faire aucune concession. Se peut-il, monsieur l'Orateur, que de pareils appels puissent trouver de l'écho dans un pays comme le nôtre? Est-il concevable qu'on puisse parler sur ce ton aux représentants d'une race fière et chevaleresque comme la nation anglaise? Tous les Canadiens-français désirent que leurs enfants apprennent l'anglais, qui est la langue des affaires. L'anglais est la langue du continent américain et celui qui ne la parle pas n'est pas bien armé pour les grands combats de la vie. De plus, dans un ordre d'idées plus relevé, ce n'est pas un mince privilège que de pouvoir participer aux beautés de la littérature anglaise. Cette crainte de domination française est une invention trop ridicule pour qu'il soit nécessaire de s'en occuper.

Sur le continent d'Amérique, du Rio Grande à la mer polaire, il y a 100 millions d'habitants qui parlent l'anglais et qui ne parlent, pour ainsi dire, que l'anglais; en regard de ce chiffre énorme, à peine 5 millions d'habitants, y compris ceux de la Louisiane, emploient la langue française. Cette minorité peut-elle tenter de dominer cette immense majorité; l'assayera-t-elle jamais? L'idée est absurde. Non, monsieur l'Orateur, la minorité ne pourra pas et ne voudra pas dominer sur ce continent, en ce pays, dans cette grande province d'Ontario. Elle ne sera pas opprimée, non plus, si nous sommes tous animés de l'esprit de la démocratie, si nous nous conformons tous aux nobles aspirations anglaises. Les Canadiens-français veulent être sur le même pied que les autres; ils désirent être traités avec justice, ni plus, ni moins.

Au cours du débat ont été mentionnés deux noms que l'histoire immortalisera. Ces deux hommes étaient des adversaires politiques, mais ils étaient des patriotes et des hommes d'Etat. J'ai nommé sir John A. Macdonald et Edward Blake. Ils vivaient à une époque où l'élément français était relativement plus nombreux qu'aujourd'hui, alors que les Iles-Britanniques et les états de l'Ouest n'avaient pas déversé dans nos prairies ce flot incessant et salutaire d'immigrants qui nous a obligés plus tard à tailler deux nouvelles provinces dans cet immense pays. Pourtant, Macdonald et Blake, lorsque la question des langues a été discutée au Parlement, en 1890, ont exprimé leur avis sans marchander.

Qu'on me permette de citer deux courts passages de ce débat historique pendant lequel tous deux jouèrent un rôle si remarquable. La première phrase, qui est de sir John A. Macdonald, s'applique à la situation dans l'Ontario que nous discutons ce soir. Il est vrai que, dans ce discours, il combattait un projet de loi que Dalton McCarthy avait déposé dans le but de supprimer la langue française au conseil législatif des territoires du Nord-Ouest. J'appelle l'attention du premier ministre et du ministre des Postes sur ces paroles de sir John A. Macdonald.

Après avoir lu la résolution que le ministre des Postes citait tantôt et qui avait été adoptée par le Haut-Canada, en 1793, afin de faire traduire en français les lois de cette province dans l'intérêt des rares colons français, sir John ajoutait:

> Après un laps de temps de cent années, allons-nous montrer moins de libéralité envers nos compatriotes canadiens-français que leur en ont montré les quelques Anglais, les loyalistes de l'empire uni qui se sont alors établis dans Ontario? Non, monsieur l'Orateur. Cette résolution couvrirait de honte les hommes qui ont essayé de dépouiller nos concitoyens d'origine française de la province d'Ontario des droits qui leur ont été accordés il y a cent ans, par un corps d'hommes qui ne parlaient absolument que l'anglais.

Plus loin, il ajoutait en des termes plus éloquents encore:

> Allons-nous faire preuve de moins de libéralité? Faites que cela n'existe pas, monsieur l'Orateur. An nom de l'humanité, au nom de la civilisation, pour l'amour du progrès de ce vaste pays, je supplie tous mes amis dans cette Chambre, sans considération de parti, d'oublier ce qu'ils pourraient regretter lorsqu'ils se retrouveront en présence de leurs électeurs, d'oublier cela pour un moment, et de tout concentrer dans le grand désir de faire des Canadiens de toutes origines: Anglais comme Français, un seul et même peuple.

Je ne saurais comprendre les sentiments exprimés cet après-midi par le premier ministre, l'un des successeurs de sir John Macdonald comme chef du parti conservateur. Croit-il un seul instant que le projet de résolution dont la Chambre est saisie respire la contrainte? En 1890, Dalton McCarthy avait déposé un projet de loi tendant à faire table rase des droits de la minorité au conseil législatif des territoires du Nord-Ouest. Dans sa réponse, sir John A. Macdonald avait pris l'attitude qu'ont aujourd'hui le chef de l'opposition et le représentant de Kamouraska. Il avait fait appel aux meilleurs sentiments de la majorité canadienne et lui avait demandé de traiter la minorité française avec justice. Ce n'est pas que sir John A. Macdonald voulût imposer son avis aux habitants du Nord-Ouest ni qu'il voulût user de contrainte envers l'Exécutif; il désirait simplement adresser la supplique que tout bon Anglais a le droit de présenter chaque fois qu'il se commet une injustice.

[L'hon. M. Lemieux.]

Ainsi parla le vieux chef du parti conservateur, l'homme d'Etat qui avait fondé la Confédération avec Cartier et Galt.

Ecoutons maintenant l'honorable Edward Blake, le chef du parti libéral—non pas en 1890, car trois ans plutôt, en 1887, il avait lui-même proposé pour lui succéder à la tête du parti libéral un collègue de langue française,—gloire en soit à sa mémoire. Edward Blake, dont la science profonde du droit et de la constitution le mettait au niveau, sinon au-dessus de tous ceux qui plaident devant les cours de justice anglaises, disait:

Que vous différiez d'opinion ou que vous tombiez d'accord sur ce qui aurait mieux valu pour le pays, dans la situation actuelle du Canada, je réponds: Non, mille fois non, au moindre effort ou projet de rouvrir le débat qui a été clos; et je soutiens qu'il est du devoir de ceux qui ont à cœur le progrès et la prospérité du Canada, de ceux qui espèrent le voir marcher dans la voie qui le conduira au rang des nations, de défendre les droits de la minorité, tels qu'ils ont été établis par la loi, par les traités et par la constitution du pays. Quant à moi, je me propose de les défendre aussi chaleureusement que si j'étais un membre de la minorité, et je me considérerais avili et déshonoré, si je cédais aux influences qui m'engagent à suivre une autre ligne de conduite.

Voilà comment se sont exprimés deux des hommes publics les plus nobles qui ont jamais paru au pays. Mais, on me fera observer, peut-être, que les paroles que je viens de citer n'ont aucun rapport avec la question d'Ontario—et remarquez-le bien, je veux parler d'Ontario avec le plus profond respect. J'habite moi-même la province d'Ontario et mes enfants y ont été élevés.

Permettez-moi de vous expliquer brièvement les griefs de la minorité d'Ontario, tels que je les comprends. Comme l'ont dit des orateurs qui m'ont précédé, longtemps avant l'Union de 1867, des écoles françaises existaient dans Ontario. Lors de la Confédération, la minorité anglaise du Bas-Canada fut confiée par sir A. T. Galt, sir John A. Macdonald et George Brown aux soins de la législature de Québec, concernant les matières d'éducation. Et sir Georges Cartier confia les intérêts de l'éducation de la minorité de langue française du Haut-Canada à la charge de la législature de Toronto. On m'objectera peut-être qu'il s'agissait d'écoles confessionnelles et non d'écoles bilingues. Mais peut-on soutenir sérieusement que sir John Macdonald, sir Georges Cartier et sir A. T. Galt n'avaient pas en vue, avec leur droiture ordinaire, un échange de bons procédés pour les deux minorités?

J'ai déjà rapporté les sages paroles de sir John Macdonald. Laissez-moi vous lire à ce sujet particulier une lettre de M. Egerton Ryerson, ancien surintendant de l'éducation. Cette lettre est datée de Toronto, 24 avril 1857, et elle est adressée à M. M. Donald McLean, John Cuttenach et Angus McDonnell. Voici:

Messieurs,

En réponse à votre lettre du 16 courant, j'ai l'honneur de vous dire que le français étant la langue officielle du pays aussi bien que l'anglais, les syndics ont parfaitement le droit, et en conformité de la loi, de permettre dans leurs écoles l'enseignement des deux langues aux enfants dont les parents désirent cet enseignement.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) E. Ryerson.

Subséquemment, et même longtemps avant la Confédération des subventions furent accordées, à diverses reprises, à ces écoles bilingues. Des inspecteurs français furent dûment nommés pour appliquer les règlements du département de l'éducation relatifs à ces écoles. Le règlement 15 reconnaissait le droit des parents de demander que le français ou l'allemand fût la langue d'enseignement et de communication dans les écoles fréquentées par leurs enfants.

Je vais lire, après d'autres, le règlement 15 parce qu'il ne saurait être lu trop souvent. C'est le règlement que nous demandons au gouvernement d'Ontario de rétablir. Que le département de l'Education rétablisse ce règlement, au bénéfice des Français, tel qu'il existe aujourd'hui dans l'intérêt de la minorité allemande, tout rentrera dans l'ordre, et le pays se réjouira. Le règlement 15 est ainsi libellé:

Dans les arrondissements scolaires où la langue française ou la langue allemande est le plus en usage, les syndics d'écoles peuvent exiger outre le cours d'études prescrit pour les écoles publiques, que l'enseignement de la lecture, de la grammaire et de la composition soit donné aux élèves dans l'une ou l'autre de ces deux langues, conformément aux désirs des parents ou tuteurs; et dans chaque cas on aurait recours à l'emploi de livres français ou allemands autorisés.

Voilà le règlement en vigueur dans les écoles bilingues d'Ontario quand il fut remplacé par le règlement 17, règlement tout à fait radical, et qui, notez-le bien, n'affecte que les Français, non les Allemands. Je veux bien admettre que ces écoles bilingues ont été de temps à autre menacées, mais soit dit à l'honneur de sir Oliver Mowat et de sir George Ross, ils ont toujours traité la minorité avec une grande largeur de vues et avec générosité. Les paroles de sir Oliver

Mowat sur ce sujet même ont été citées, mais permettez-moi de les lire de nouveau.

M. EDWARDS: Mon honorable ami peut-il me dire quand le règlement 15 a été changé ou rappelé?

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai pas dit qu'il a été rappelé. Le règlement 15 existe, mais pour la minorité allemande seulement. Dans les écoles françaises il a été remplacé par le règlement 17.

M. EDWARDS: Est-il dans les statuts comme l'a lu l'honorable député?

L'hon. M. LEMIEUX: En ce qui concerne les Français?

M. EDWARDS: Tel que vous l'avez lu. Dois-je comprendre qu'il est encore inséré aux statuts?

L'hon. M. LEMIEUX: Je prétends qu'il est encore aux statuts, mais seulement pour la minorité allemande et non pas française. Toutefois, mon honorable collègue aura l'occasion dans un moment d'expliquer son objection. Je continue mes observations.

M. EDWARDS: Je veux que cette question soit claire. Prétend-il que la phraséologie du règlement 15 a été changée?

L'hon. M. LEMIEUX: Je prétends que le règlement 15 ne s'applique pas à la minorité française comme auparavant.

Il continue d'avoir son application dans le cas de la minorité allemande, voilà tout. Si je fais erreur, je serais obligé à mon honorable ami de vouloir bien me remettre au point.

Je faisais observer que justement en ce qui concerne la langue disciplinaire dans les écoles bilingues—et là se trouve l'essence du grief—sir Oliver Mowat s'exprimait en ces termes:

> Nos adversaires prétendent que le département devrait insister pour que l'enseignement se donne aux élèves canadiens-français en anglais. Les commissaires n'ont pas cru devoir proposer pareille mesure et nous n'avons pas émis pareil décret, parce qu'un règlement de ce genre serait absurde et souvent entraverait l'enseignement. Comment pouvez-vous donner l'instruction dans une langue que ne comprennent pas les élèves?

Monsieur l'Orateur, le règlement 17, qui remplace le règlement n° 15—et c'est le point que je voudrais faire ressortir—abolit le système que sir Oliver Mowat a toujours soutenu et défendu. En d'autres termes, le règlement 17, réduit à sa véritable teneur et à sa plus simple expression, vise à éliminer par degrés la langue française de l'enseignement et de la discipline au delà du premier cours, et à restreindre à une heure par jour l'étude de cette langue dans les autres cours, tout en assujettissant cette étude, il ne faut pas l'oublier, et le temps qu'on y peut consacrer, à l'approbation indispensable et à la direction du surintendant de l'éducation et de l'inspecteur surveillant. Qu'on lise le règlement débarrassé de tout son verbiage, et si on ne se laisse pas aveugler par ses préjugés, on conviendra qu'il n'est ni applicable ni efficace.

Voilà, dans son ensemble, l'essence des griefs de la minorité de langue française. Assurément, il doit se trouver au Canada, trois ou quatre hommes de bonne volonté qui consentiraient à discuter la chose avec le ministre de l'Instruction publique à Toronto. J'ose affirmer que dans une demi-heure ils auraient réglé le différend.

Quand j'affirme que le règlement 17 n'est ni applicable ni efficace et c'est ce dont se plaint la minorité—je ne m'en remets pas à mon jugement personnel, comme semble croire mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards). C'est la conclusion à laquelle en arrivèrent les six inspecteurs nommés spécialement par le gouvernement de l'Ontario pour donner leur opinion sur le règlement et son application. Les inspecteurs signèrent un rapport à l'unanimité. Je demande ici l'attention de tout esprit impartial chez ceux qui forment la majorité de l'Ontario, car, à mon sens, j'en suis arrivé à la racine même de la difficulté. Les inspecteurs nommés par le gouvernement—dont trois de langue française et trois anglais—s'accordèrent à dire que:

> Le susdit règlement (n° 17) n'a pas été efficace pour deux raisons: on y vit une interdiction de l'usage du français pour l'enseignement et la discipline, et un moyen de supprimer graduellement la langue française du programme des écoles bilingues.

Or, je me demande si les inspecteurs ont été trop pessimistes. La minorité canadienne française a-t-elle tort de s'insurger contre le changement radical que le département de l'instruction publique dans l'Ontario cherche à opérer dans les méthodes d'enseignement? Qu'on veuille me permettre de répondre avec modération mais avec la plus grande franchise. Quand des corps importants adoptent des résolutions déclarant solennellement "Que l'usage du français dans les écoles publiques et séparées de l'Ontario constitue une menace sérieuse contre la suprématie de la langue anglaise dans la province"; quand on affirme "que le gouvernement provincial ne peut mettre la loi en vigueur tant qu'il restera aux écoles un prétexte pour faire

usage du français"; quand on demande au Gouvernement "De passer des lois et de modifier les règlements de l'instruction publique de façon à interdire et punir l'usage du français dans les écoles publiques et séparées de l'Ontario"; quand, par ailleurs, en même temps que se font entendre ces protestations, et à la suite d'un règlement très rigoureux dans sa lettre et dans son esprit, on restreint le nombre des écoles bilingues à celles où le français s'enseignait avant le règlement; quand on limite à une heure l'enseignement du français et qu'on se réserve le privilège d'écourter encore cette période; quand on laisse à l'inspecteur le soin de décider quelle langue servira à inculquer la langue maternelle; quand on laisse l'allemand dans le statu quo ante—je ne m'oppose pas à cette concession à l'élément allemand, mais je réclame le même droit pour l'élément canadien français—tandis que de façon expresse on retranche sans égard les droits de la minorité française, alors, qui peut donc s'étonner si mes compatriotes crient à l'injustice et à la tyrannie, quand on menace de les dépouiller d'un de leurs privilèges les plus sacrés à leurs yeux?

Mon très honorable ami sir Robert Borden, faisait remarquer cet après-midi qu'il avait appris le français depuis qu'il était devenu le leader des conservateurs à la Chambre des communes. Le premier ministre et moi, nous avons été élus le même jour à la Chambre des communes, et souvent je l'ai cité à des auditoires de canadiens français comme exemple de ce qu'un homme d'Etat anglais peut faire dans un pays bilingue comme le nôtre.

En le voyant réussir à s'exprimer dans une langue qui n'était pas la sienne, je l'ai souvent complimenté pour l'effort qu'il avait accompli en parlant bien—oui, très bien même—la langue de mes ancêtres. Je m'adresse à lui, non pas à titre de représentant de la minorité, mais parce qu'en dépit du discours qu'il a prononcé, cet après-midi, je le crois, l'ami de la minorité, je m'adresse à lui, le chef du gouvernement de ce pays, le plaçant au-dessus de nos querelles de partis, et je lui demande: Rapportez-vous en à votre propre expérience; vous êtes, comme moi, entré dans cette assemblée en 1896; je ne pouvais pas alors parler la langue anglaise; le français vous était inconnu; si vous aviez été forcé de vous servir de la langue française comme langue de communication et d'enseignement, auriez-vous obtenu cette connaissance du français que vous possédez maintenant? Et, monsieur l'Orateur, aurais-je appris le peu d'anglais que je sais, si j'avais été forcé de l'apprendre, au détriment de ma langue maternelle?

Voilà à quoi se résume toute la question. Il ne s'agit pas ici d'une vaine agitation; non, nous demandons tout simplement à la majorité du pays, de nous traiter avec générosité.

Le très honorable premier ministre pourrait bien s'élever au-dessus des considérations d'intérêts politiques et au-dessus de succès de parti pour accorder à la minorité française les privilèges dont elle a toujours joui depuis que la France a cédé ce pays à l'Angleterre. Je le répète, monsieur l'Orateur, doit-on s'étonner si les Canadiens-français d'Ontario se sentent atteints et blessés dans ce qu'ils considèrent, avec raison, comme leur privilège le plus sacré? Il n'est pas un traité, il n'est pas une loi qui puissent priver un homme d'un droit naturel. Si je n'étais pas, et je me fais fort de l'être, ami de la paix, de l'harmonie et de la concorde, je dirais à la législature de la province d'Ontario: Maintenez le règlement 17; mes compatriotes s'attacheront davantage à leur langue; ils acquitteront des taxes pour des écoles où ils ne peuvent envoyer et où ils n'enverront pas leurs enfants, mais ils paieront aussi des taxes doubles afin de conserver pour leurs fils et leurs filles l'enseignement de la langue qu'ils ont appris à balbutier sur les genoux de leurs mères.

Quant au droit naturel qu'a un enfant d'apprendre et de parler sa langue maternelle, j'affirme qu'il est aussi sacré que le devoir qui incombe aux parents de subvenir aux besoins de leurs enfants, tout aussi sacré que l'obligation qui échoit aux enfants de soulager leurs parents quand la nécessité frappe à leur porte.

On m'objectera peut-être, et non pas sans raison, que la langue anglaise n'était pas suffisamment enseignée dans les écoles bilingues, et que cette innovation radicale était alors devenue d'une nécessité absolue. Je conviens qu'il y avait là un abus. Mais monsieur l'Orateur, cela ne justifie pas la persécution. On ne redresse pas un grief, on ne remédie pas à un abus, par l'abolition d'un privilège. Il est possible de trouver des professeurs dans les deux langues, de les instruire, de s'assurer de leurs aptitudes, de même que leur enseignement des élèves peut être surveillé et contrôlé par les autorités.

Encore une fois, monsieur l'Orateur, je ne base pas mon argumentation sur les

traités ou des lois. De mon siège, en cette Chambre, je fais plutôt appel à l'esprit de justice et d'équité de mes concitoyens d'origine anglaise qui forment l'immense majorité de la population d'Ontario et du Canada. N'oublions pas que la divine Providence a décrété que nous, Français et Anglais, devions vivre côte à côte sur cette moitié du continent de l'Amérique du Nord. Nous sommes donc devenus les héritiers de ces deux fières races qui, après des siècles de lutte, ont enfin uni leurs efforts, en Europe, pour jeter les bases d'une civilisation plus haute et plus noble. Pourquoi un siècle et demi après les batailles des plaines d'Abraham, ne pas nous unir, nous comprendre et nous aimer?

Des nuages, je le sais, obcurcissent encore le ciel du passé, mais ces nuages ne peuvent-ils pas être dissipés par la bonne volonté et par une indulgence réciproque? L'histoire du Sud-Africain ne contient-elle pas une leçon de choses pour nous? Il n'y a pas vingt ans, ce beau pays était témoin d'une lutte à mort—succédant à une agitation qui avait duré près d'un siècle—qui menaçait de faire du veldt le siège d'une haine éternelle. Deux nobles races étaient aux prises. Deux idéals opposés étaient en jeu. La guerre avec ses amertumes, ses rancœurs, ses horreurs, faisait rage. Elle allait laisser une terre dévastée et désolée, un pays divisé en deux camps, celui des vainqueurs et celui des vaincus.

Pour ceux qui ne jugeaient que d'une façon superficielle, parler de paix aurait bien pu ressembler à une moquerie. Mais il y avait ceux qui voyaient plus loin et qui savaient que la paix était enfin arrivée. Les braves soldats qui se rendirent à Vereeniging conservèrent le respect d'eux-mêmes et acquirent celui de leurs adversaires.

Les conditions de la paix furent réglées sans humiliation. L'Angleterre n'a pas craint d'affaiblir son prestige en accordant des conditions généreuses. Les hommes d'Etat anglais savent par une longue expérience qu'un ennemi courageux devient généralement un ami sincère. Les événements dans le Sud-Africain ont justifié l'Angleterre du traitement qu'elle a accordé aux Boers.

Je dirai, moi aussi, à la majorité de langue anglaise du Canada et de la province d'Ontario: Soyez magnanimes; soyez généreux avec la minorité; soyez justes, et pour répéter la dernière parole du capitaine anglais du "Titanic" qui sombrait: Be British! C'est tout ce que nous demandons.

Monsieur l'Orateur, après les batailles de Mons et de Charleroi, l'armée alliée battant en retraite avait presque atteint l'enceinte de Paris, et le monde voyait déjà les hordes prussiennes sur le point de forcer les portes de la grande capitale, prêtes à donner le coup de mort à la cause de la liberté. C'est alors que Joffre donna l'ordre de faire face à l'ennemi, et sous le regard décidé du vieux capitaine, les colonnes françaises et anglaises se déployèrent en longues lignes dans la plaine, enveloppant lentement l'armée de von Kluck; comme celle-ci exécutait son mouvement oblique vers l'est, les clairons sonnèrent la charge, et les soldats anglais, pour la deuxième fois dans l'histoire des armes britanniques, arrachèrent la victoire à Crécy. A ce même endroit dans les temps anciens, des chevaliers anglais et des chevaliers français s'étaient combattus, et mouraient sous les bannières de Saint-Denys et de Saint-George. Ils se rencontrèrent de nouveau en septembre 1914, cette fois côte à côte, comme après une longue querelle d'amoureux, pour briser la poussée prussienne et une fois de plus délivrer la chrétienté et la civilisation.

Monsieur l'Orateur, sachons, nous Canadiens d'origine française et d'origine anglaise, tirer une leçon de ce jour mémorable dans l'histoire de l'humanité. Enterrons le passé avec ses passions, ses querelles, ses disputes, ses misères, et, exaltés par le spectacle unique donné au monde par nos deux mères patries, travaillons comme des frères et d'un commun accord à faire de ce pays ce que les pères de la Confédération ont souhaité fermement qu'il fût; un pays d'égalité devant la loi, de tolérance, et de liberté sous l'égide de la couronne britannique.

M. NICKLE: Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la soirée je ne tenterai certainement pas de faire un effort oratoire, même si j'en étais capable. Mais, habitant la province d'Ontario, il ne me paraît pas déraisonnable que j'essaie au moins de définir, pour le bénéfice de ceux qui ont critiqué la loi et les règlements de ma province, ce que je crois être la loi et les règlements applicables à l'enseignement dans l'Ontario.

Mes remarques porteront sur trois aspects de la question. Premièrement, le développement constitutionnel de la province d'Ontario, et son attitude à l'égard du français comme langue d'enseignement dans la province. J'appellerai ensuite l'attention de la Chambre sur le développement de cette lutte de langue, et ensuite je m'efforcerai d'expliquer ce que je crois être un malentendu au sujet de ces règlements. Tout d'abord, je dois dire que si quelque chose

était nécessaire pour me convaincre qu'une résolution de ce genre ne devrait pas être soumise à cette Chambre, ce serait la grande différence d'opinion qui existe parmi les orateurs qui ont interprété ces règlements, leur signification et la situation du français dans Ontario aujourd'hui et dans le passé.

La première partie de la proposition déposée par l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) dit:

Depuis longtemps la politique définie de la Grande-Bretagne a été, dans les pays passant sous la souveraineté de la Couronne, soit par traité ou autrement, de respecter la religion, les usages et la langue des habitants qui deviennent ainsi sujets britanniques.

Il est toujours dangereux d'affirmer un fait dans le préambule d'une résolution. Sous ce rapport cette résolution est adroitement libellée, mais le préambule est trompeur, et, suivant moi, il donne à entendre que la religion, les usages et la langue des premiers habitants du pays ont été protégés et qu'ils doivent être reconnus comme religion, usages et langue de la province d'Ontario.

Le premier orateur cet après-midi a affirmé que tout homme avait un droit inaliénable à sa langue, et qu'il lui était impossible de lui enlever ce droit par une loi; continuant ce raisonnement, il a prétendu que c'était le droit inaliénable de l'écolier dans la province d'Ontario de recevoir l'enseignement en français et que la province d'Ontario n'avait pas le pouvoir de modifier ce droit.

L'honorable député de Wright (M. Devlin), étant avocat et vivant plus près de la province d'Ontario, a peut-être compris la difficulté dans laquelle il était entraîné, et il n'est pas allé aussi loin dans ses prétentions. Mais il a dit que l'élève canadien français dans les écoles de la province d'Ontario avait implicitement certains droits en vertu de l'article 93 et de l'article 133 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord.

Mon très honorable ami, le chef de l'opposition, dans un très merveilleux discours d'une grande éloquence classique, a admis franchement que cette question devait être réglée par la province d'Ontario.

Il a franchement et ouvertement déclaré que, dans cette affaire, la province d'Ontario avait le droit pour elle. Or, il m'est impossible de réconcilier ces trois arguments, et je vais montrer à cette Chambre et, par elle, au pays peut-être, ce que la province d'Ontario regarde comme son droit.

Il a été allégué que les capitulations garantissaient certains droits et privilèges en ce qui concerne la langue de la population canadienne-française de la province d'Ontario. Je commencerai par la capitulation de Québec du 8 septembre 1759. Je cite de la page 6 des documents constitutionnels du Canada. Permettez-moi de dire tout d'abord, monsieur l'Orateur, que la province d'Ontario n'entend pas jouer le rôle d'un tyran, et c'est ce dont je voudrais persuader la Chambre. En parlant comme je le fais ce soir, je ne cherche qu'à exprimer ce que je crois être le véritable esprit de la province, et ce que je crois être son désir et ses intentions. Pour revenir à cet article 6 de la capitulation de Québec, je dirai que l'on n'y fait pas mention de la langue, mais de la religion, et voilà ce qui était demandé:

Que l'exercice de la religion catholique, apostolique romaine sera conservé, que l'on donnera des sauvegardes aux maisons des ecclésiastiques, religieux et religieuses, particulièrement à Mgr. l'évêque de Québec qui, rempli de zèle pour la religion et de charité pour le peuple de son diocèse, désire y rester constamment, exercer librement et avec la décence que son état et les sacrés mystères de la religion catholique, apostolique et romaine exigent, son autorité épiscopale dans la ville de Québec lorsqu'il jugera à propos, jusqu'à ce que la possession du Canada ait été décidée entre Sa Majesté très chrétienne et Sa Majesté britannique.

La réponse a été:

Libre exercice de la religion romaine, sauvegardes accordées à toutes personnes religieuses, ainsi qu'à Mgr. l'évêque, qui pourra venir exercer librement et avec décence les fonctions de son état jusqu'à ce que la possession du Canada ait été décidée entre Sa Majesté britannique et Sa Majesté très chrétienne.

C'est la seule disposition que je connaisse où, dans ce traité, il soit fait mention de la langue ou de la religion. Pour ce qui est de la capitulation de Montréal, qui a eu lieu le 8 septembre 1760, un an plus tard, nous voyons à la page 27 du même volume ce qui suit (article 41):

Les Français canadiens et acadiens qui resteront dans la colonie, de quelque état et condition qu'ils soient, ne seront ni ne pourront être forcés à prendre les armes contre Sa Majesté très chrétienne ni ses alliés, directement ni indirectement, dans quelque occasion que ce soit. Le gouvernement britannique ne pourra exiger d'eux qu'une exacte neutralité.

Voilà ce qui était demandé, et la réponse fut:

Ils deviennent sujets du roi.

L'article 42 demandait:

Les Français et Canadiens continueront d'être gouvernés suivant la coutume de Paris et les lois et usages établis pour ce pays et ils ne pourront être assujettis à d'autres impôts qu'à ceux qui étaient établis sous la domination française.

Et voici la réponse:

Répondu par les articles précédents, et particulièrement par le dernier.

Voici maintenant pourquoi j'ai rappelé les deux capitulations: c'est que, dans son discours de cet après-midi, le très honorable chef de l'opposition a dit, à propos de la réponse: "Ils deviennent sujets du roi", que les sujets canadiens-français de l'époque avaient des raisons de croire qu'on les protégerait. Son désir, je suppose, a été que la Chambre en inférât que, par protection, il fallait entendre que leurs usages, leur langue et leurs coutumes seraient respectés. Si tel a été le but du très honorable chef de l'opposition, il me faut dire que l'histoire ne justifie certainement pas cette conclusion, puisque, par la proclamation du 7 octobre 1863, rapportée à la page 118 du même volume, Sa Majesté britannique s'est bien gardée d'étendre sa protection à ce que l'on jugeait être les lois et les usages des Canadiens-français de ce temps-là, car elle les rejette avec rudesse et elle introduit par proclamation le droit commun anglais dans la province de Québec. Il me semble que cette conclusion de mon très honorable ami est quelque peu forcée. Au reste, si vous admettez que la réponse: "Ils deviennent sujets du roi", autorise Sa Majesté britannique à introduire dans la province de Québec ce droit commun de l'Angleterre, elle permet certainement à Sa Majesté britannique, ou à toute autre autorité législative compétente, de faire des lois touchant la langue française dans la province ou ce qui alors constituait le Canada. Ceux qui ont étudié l'histoire de ce pays n'ignorent point le mécontentement causé à Québec par la proclamation de 1763. Ils savent combien la population canadienne-française habituée au régime du droit civil a été sensible à l'imposition du droit commun anglais. Ils connaissent les pétitions envoyées à Sa Majesté britannique la priant de leur rendre les lois dont ils avaient l'habitude, et ceux qui ont fait attention à cette circonsance savent qu'en 1774, le droit français a été rétabli dans le Bas-Canada.

On pourrait naturellement se demander: pourquoi a-t-on fait cela? Etait-ce par égard et par bienveillance pour les Franco-Canadiens ou bien parce que l'Angleterre tenait à rendre le Bas-Canada impropre à la colonisation britannique? Reportons-nous à la page 389 des documents constitutionnels du Canada, où l'on peut trouver des renseignements qui jettent une vive lumière sur la question. Au bas de la page figure une citation empruntée d'un des débats de Cavendish, et voici un extrait d'un des discours de lord Wedderburn:

Il ne faut pas, à mon avis, engager les sujets de l'Angleterre à quitter le sol natal, pour aller grossir la population des colonies, aux dépens de ce pays. Si des individus y sont allés...

Il s'agit ici du Bas-Canada.

...dans le cours du commerce, ils s'y sont rendus sans intention de s'y établir en permanence; et en pareilles circonstances, il n'y a pas plus d'injustice à leur dire "c'est la loi du pays"...

C'est-à-dire la loi civile.

...que de le dire à un homme que ses affaires porteraient à s'établir à Guernsey, ou dans toute autre partie de l'Amérique septentrionale. Quant aux Anglais qui s'y sont établis, le nombre en est fort limité. Ils sont attachés au pays, soit au point de vue de l'intérêt commercial, soit à cause des fonctions de l'état qu'ils exercent. C'est un but de cette mesure que ces personnes ne s'établissent pas au Canada.

Si j'appelle l'attention de la Chambre sur ce fait, c'est que je tiens à faire comprendre au pays qu'en 1774, lorsque l'Acte de Québec fut appliqué, le but visé n'était nullement de faire du Bas-Canada une colonie pour l'immigration britannique; on voulait en faire une colonie française, mais partie de l'empire britannique. Un changement s'effectua, on pourrait presque dire, en une seule nuit. La guerre entre l'Angleterre et les Etats-Unis éclata et se déroula et des individus quittèrent les Etats-Unis, préférant la fidélité au drapeau à un chez-soi aux Etats-Unis et ils s'établirent dans ce qu'on appelle aujourd'hui l'Ontario. L'anglais était leur langue maternelle. Presque les seuls établissements français, à cette époque, se trouvaient aux forts de Kingston, de Niagara et de Sandwich. Ces colons ignoraient la coutume de Paris; ils voulaient les lois qu'ils avaient connues de l'autre côté de la frontière, et voilà pourquoi on édicta la loi constitutionnelle par laquelle on tailla le Haut-Canada dans ce qui constituait alors le Canada. Une des premières lois de cette province eut pour objet de mettre en vigueur le droit commun d'Angleterre, et ce droit a toujours été, à dater de cette époque, le principe dominant de la loi régissant la province d'Ontario.

A cette époque, il n'était pas question de langue officielle. Ontario pouvait choisir sa langue, en toute liberté. Ontario était reconnue comme colonie de langue anglaise, et Québec comme colonie de langue française. L'histoire nous fait connaître les événements qui suivirent. La discorde éclata non seulement dans la province inférieure, mais encore au Haut-Canada. Lord Durham, esprit fort averti, clairvoyant et plein de ressources, reçut mission de se rendre au Ca-

nada, dans l'espoir de réconcilier les deux races. La phrase pleine de sens dont il se servit est bien connue; c'est une des observations devenues historiques; il dit qu'il avait trouvé "deux nations en guerre au sein du même Etat"; et sa solution du problème fut l'union législative entre le Haut et le Bas-Canada. En 1840, l'Acte d'Union devint en vigueur et cette loi déclara que l'anglais serait la langue du débat au sein de la législature. Le français fut expressément éliminé par cette loi; mais les membres de cette législature collective poussèrent l'esprit chevaleresque au point d'adopter, en 1848, un vœu demandant le rétablissement du français comme langue officielle du débat, et on fit droit à ce vœu. De 1840 à 1867, la situation laissa bien quelque peu à désirer, et en 1867, les esprits dirigeants au Canada amenèrent la Confédération. La Confédération fut un pacte par lequel les citoyens d'une province concédèrent certains droits à ceux de l'autre province, et c'est un fait historique bien connu que sir John Macdonald était partisan de l'union législative, d'un corps législatif central pour tout le pays et il est également du domaine de l'histoire que l'on constata que la chose était impossible, parce que la province de Québec repoussait l'union législative.

La loi de l'Amérique septentrionale britannique est la grande charte des libertés canadiennes; c'est le document par lequel nous devons juger nos droits, et si j'interprète bien les renseignements de l'histoire du Canada, je suis d'avis que, lorsqu'il s'agit de difficultés de race et de culte, lorsque ces questions sont assignées à une province, distinctement du Gouvernement fédéral, ce dernier doit se garder d'intervenir. Telle a été l'attitude que j'ai adoptée, au début même de ma carrière, dans l'étude des questions d'ordre public, alors que la loi concernant les biens des Jésuites créa une si vive agitation au pays. Je déclarai alors que cette loi relevait de la juridiction de la province de Québec, et que le Parlement fédéral n'avait pas voix au chapitre à cet égard.

En 1896, ce pays a été encore agité par une autre question d'un caractère semblable. Le très honorable chef de l'opposition déclara qu'il trouverait une solution à l'amiable de la difficulté et en 1896, je m'abstins de voter pour le candidat conservateur dans la ville de Kingston, car je croyais que le principe soutenu par le très honorable chef de l'opposition était juste et que l'on ne devait pas toucher au Manitoba parce que cette province avait le droit d'adopter son système particulier d'éducation sans aucune intervention de la part du Dominion. Ce soir, alors que cette question est de nouveau posée devant le pays, je prends exactement la même position sur des principes généraux, qu'il est sage pour le Canada d'être prudent et de ne pas se lancer dans une voie où il pourrait ne pas être capable de s'arrêter.

Examinant l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, voyons quels sont les droits des provinces en vertu de la loi. Les droits du langage sont définis par l'article 133 qui est ainsi conçu:

> Dans les chambres du Parlement du Canada et les chambres de la législature de Québec, l'usage de la langue française ou de la langue anglaise, dans les débats, sera facultatif; mais dans la rédaction des archives, procès-verbaux et journaux respectifs de ces chambres, l'usage de ces deux langues sera obligatoire; et dans toute plaidoirie ou pièce de procédure par devant les tribunaux ou émanant des tribunaux du Canada qui seront établis sous l'autorité du présent acte, ou par devant tous les tribunaux ou émanant des tribunaux de Québec, il pourra être fait également usage, à faculté, de l'une ou de l'autre de ces langues.
>
> Les actes du Parlement du Canada et de la législature de Québec devront être imprimés et publiés dans les deux langues.

Nous qui habitons la province d'Ontario, nous interprétons ce texte en disant que le français est un langage officiel dans les tribunaux établis sous la juridiction statutaire du Dominion; que le français est langue officielle au Parlement du Canada; que l'anglais a des droits dans la province de Québec, mais nous disons que ni comme déduction ni autrement, ce fait ne concerne ni ne réglemente ni ne contrôle la province d'Ontario. Il n'a jamais été entendu que le français devrait avoir dans Ontario des droits égaux à ceux qui ont été accordés aux Anglais dans la province de Québec. Nous soutenons que ce principe ainsi proclamé doit régir tout le débat et que l'Ontario, en ce qui concerne le langage, est libre d'adopter les règlements et les lois qui lui plaisent.

A propos de l'éducation, les droits sont établis et déterminés par l'article 93, dont voici le texte:

> Dans chaque province, la législature pourra exclusivement décréter des lois relatives à l'éducation, sujettes et conformes aux dispositions suivantes:
>
> 1. Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré, lors de l'Union par la loi à aucune classe particulière de personnes dans la province, relativement aux écoles confessionnelles.

La question est celle-ci, monsieur l'Orateur: quels droits avait une classe dans la

province à l'époque de l'Union? L'article dit:

1. Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré lors de l'Union par la loi à aucune classe particulière de personnes dans la province, relativement aux écoles confessionnelles.

Naturellement, toute loi qui serait sujette à la prohibition prévue par ce paragraphe sera " ultra vires ". Les droits et les privilèges protégés sont ceux que possédait par la loi, toute classe de personnes au moment de l'Union, à propos des écoles confessionnelles. Toute loi régissant ces droits n'est pas prohibée, mais seulement la loi qui y porte préjudice. Dans le cas particulier, c'est une question de fait à établir de savoir si une loi est ou non préjudiciable. A l'époque de l'Union, la seule loi du Haut-Canada qui conférait des droits ou des privilèges aux écoles confessionnelles dans Ontario était contenue dans le chap. 5, 26 Victoria. Elle autorisait l'établissement volontaire d'écoles confessionnelles par les protestants, les catholiques romains et les nègres. Ce qui distinguait les écoles confessionnelles protestantes et catholiques-romaines c'était la croyance religieuse. Il n'y avait aucune disposition dans la loi pour l'usage d'une langue spéciale. Les seules écoles qui étaient en un certain sens différentes par la langue ou la race étaient les écoles des nègres. A l'époque de l'Union, il y avait certains établissements français et d'autres allemands, mais ni les Français ni les Allemands qui habitaient l'Ontario ne furent autorisés à établir des écoles confessionnelles. Leurs enfants allaient ou aux écoles communes, appelées maintenant écoles publiques, ou aux écoles confessionnelles, comme il leur convenait le mieux. Mais le statut 26 Victoria, chap. 5, n'a pas conféré, pas plus du reste qu'aucune loi de la province, soit à la population française soit à la population allemande, aucun droit spécial ou privilège à propos des écoles confessionnelles protestantes ou des écoles confessionnelles catholiques-romaines.

Ce que je m'efforce d'établir c'est ceci: par les articles 133 et 93, l'Ontario a pleine juridiction au sujet de la langue d'enseignement qui sera adoptée dans ses écoles et la province peut adopter toute loi qui lui plaira tant qu'elle ne portera pas atteinte aux droits qui devaient être respectés conformément à la loi que je viens de lire.

La question se pose donc naturellement: Est-ce que la province d'Ontario a été raisonnable? En ce qui a trait à la question de religion, il ne se trouvera pas un seul député en cette Chambre, j'en suis convaincu, pour venir affirmer que la protestante province d'Ontario ne s'est pas montrée généreuse à l'endroit de la minorité catholique romaine.

Les catholiques-romains, à l'heure actuelle, jouissent dans la province d'Ontario, de droits bien plus étendus que ceux qu'ils possédaient à l'époque de la Confédération. Les conditions se sont modifiées; il a fallu nécessairement adopter de nouvelles lois. Ontario a fait face à la situation; elle a consenti à élargir le cercle de l'influence et des droits de la population catholique romaine.

Mais relativement à la question de race et de langue, Ontario se trouve en présence d'un problème d'une nature bien différente.

Nous n'avons, comme vous le savez, qu'un seul système d'écoles séparées, de sorte que si vous réunissez dans une même école catholiques irlandais et catholiques canadiens-français, vous devez leur procurer, si vous désirez qu'ils reçoivent une instruction convenable, des professeurs de chaque langue ou un seul professeur qui soit raisonnablement en état de faire usage des deux langues. De cette façon-là, vous chargez les épaules des contribuables d'un fardeau énorme; voilà le problème auquel Ontario a dû faire face et qu'elle s'efforce de solutionner.

Mon très honorable ami, le chef de l'opposition, a fait allusion aujourd'hui à la conduite qu'a tenue sir Oliver Mowat, en 1885. C'était la première fois que la question surgissait dans l'arène politique de la province d'Ontario. Or, sir Oliver Mowat, en politique plein de tact et des plus habiles, se contenta de pousser la question d'un côté, de sorte qu'il enleva l'obstacle qui menaçait de lui barrer la route. Il se retira dans les lignes de Torres Vedras et il réussit à se débarrasser de la question. Tout de même, comme l'a fait observer l'un des membres qui ont pris part au débat, cet après-midi, ce n'est pas surmonter l'obstacle que de l'éviter, de sorte que sir Oliver Mowat, malgré le discours qu'il a prononcé en 1885, n'a pas surmonté l'obstacle; il n'a réussi qu'à le tourner. Les difficultés qui s'étaient produites sous le règne de sir Oliver Mowat, en 1885, surgirent de nouveau et bien plus énergiquement encore, sous le régime libéral qui était à la tête des affaires de la province, en 1899. Je désire citer, monsieur l'Orateur, des extraits d'un certain document qui fut publié par le ministre d'éducation d'Ontario:

Pendant plusieurs années subséquemment à 1885, les plaintes se continuèrent jusqu'au mois de mai 1889, alors que l'honorable G. W. Ross,

le ministre de l'éducation, nomma une commission d'enquête, qui se composait de: M. John J. Tilley, et des révérends Alfred Reynar et D. D. McLeod. Les raisons alléguées pour la nomination de cette commission, c'est que les règlements du département de l'éducation exigeaient que l'instruction se donnât en anglais dans toutes les écoles publiques, de sorte que le département désirait se rendre compte avec certitude si l'on se conformait à ces règlements et jusqu'à quel point dans les comtés de Prescott, Russell, Essex, Kent et Simcoe, et aussi afin de s'assurer quelles mesures il faudrait adopter afin de mettre plus complètement les règlements en vigueur dans ces comtés.

En conséquence, la commission reçut donc des instructions spécifiques d'étudier et de faire rapport sur les méthodes à adopter afin que l'étude de l'anglais fût plus en honneur parmi les élèves qui avaient été accoutumés à recevoir l'instruction en français, leur langue maternelle.

Le rapport de la commission déclarait que l'on a accompli des progrès relativement à l'enseignement de l'angais dans les écoles. Il existait très peu d'écoles où l'on avait apporté une attention suffisante aux exercices de conversation et dans 28 écoles, on avait consacré à l'anglais moins de temps que ne le prescrivaient les règlements des commissions scolaires, toutefois elles reconnaissaient l'obligation où elles se trouvaient d'obéir à la loi de la province sous certains rapports, et en conséquence, les résultats étaient très satisfaisants dans 17 écoles et dans plusieurs autres, le travail était pour le moins égal à ce qui se fait dans les bonnes écoles anglaises. Dans 21 écoles, les progrès étaient assez satisfaisants, mais dans d'autres, les élèves ne savaient que fort peu d'anglais.

Voilà qui établissait, monsieur l'Orateur, que si l'on s'était raisonnablement conformé aux règlements dans les prétendues écoles françaises, on aurait pu continuer à y douner l'instruction et en anglais et en français. (Continuant à lire):

Afin de remédier aux imperfections qui furent constatées dans ces écoles, les recommandations de la commission comprenaient: (1) La création d'une école particulière où les professeurs français pourraient se perfectionner dans l'étude de l'anglais; (2) le maintien d'institutions spéciales pour le bénéfice des instituteurs qui enseignaient déjà dans ces écoles; (3) attirer l'attention des instituteurs sur la nécessité de faire plus souvent usage de la méthode orale ou de conversation dans l'enseignement de l'anglais; (4) l'introduction d'une série de livres de lecture bilingues. Grâce à l'utilisation de ces livres de lectures, la commission fit rapport que les élèves deviendraient avec le temps suffisamment familiarisés avec l'anglais pour leur permettre de recevoir l'instruction en cette langue sur les divers sujets prescrits par les règlements.

Conformément à ces recommandations, le département fonda en 1890, à Plantagenet, une école modèle où les instituteurs suivaient des cours bilingues et une série de livres de lecture bilingues fut introduite dans les écoles. En 1892, le département publia une circulaire relativement à l'enseignement de l'anglais.

En 1893, la commission de 1889, fut nommée de nouveau, avec instructions de faire rapport particulièrement sur la situation scolaire dans les comtés de Prescott et de Russell. Les commissaires "devaient s'enquérir et faire rapport sur les progrès accomplis, s'il y en avait, relativement à l'étude de l'anglais depuis la date de son dernier rapport". Au mois d'août 1893, la commission fit rapport "que la situation s'était décidément améliorée comparativement à l'état de choses qui existait à l'occasion de sa première visite". Les commissaires ajoutaient:

Tout ce qu'il faut, c'est que l'on persévère à conserver les méthodes perfectionnées qui sont actuellement en vigueur à la demande du département. Dans toutes les questions d'éducation, le temps est un élément essentiel. Or, à la faveur de tout ce qui a été accompli au cours des quatre dernières années, progrès dont nous n'avons encore recueilli tous les bénéfices, nous pouvons en conclure que la continuation de ces mesures et l'emploi d'autres méthodes dont on peut encore reconnaître la nécessité, assurera à la population de ces comtés des écoles qui seront très satisfaisantes en ce qui a trait à l'étude de l'anglais.

Le résultat de ces enquêtes et l'adoption par le département des réformes qui lui avaient été recommandées, ne produisirent pas ce que l'on en attendait, de sorte qu'au mois d'août 1900, le ministre de l'éducation (l'hon. M. Harcourt) adressa une circulaire aux inspecteurs attirant leur attention sur les besoins des écoles françaises bilingues: "La création, il y a quelques années, déclarait le ministre, "d'une école bilingue supérieure à Plantagenet, a beaucoup contribué à améliorer la situation scolaire dans la partie est de la province d'Ontario. Cependant, il ne s'est pas fait autant de progrès qu'on aurait pu l'espérer, parce qu'il a été difficile de trouver des professeurs connaissant assez bien l'anglais et le français". Voilà pourquoi l'on a décidé d'établir un cours d'entraînement professionnel équivalant à l'entraînement donné en vue des diplômes provinciaux de troisième classe. Et le ministre terminait ainsi:

"Le règlement exigeant que toute communication entre les élèves et le professeur se fasse, autant que possible, en anglais, doit être observé avec soin. On enseignera un peu aux élèves à lire l'anglais, jusqu'à ce qu'ils puissent assez bien le parler. A cette fin, les professeurs devront suivre les instructions comprises dans la circulaire préparée par le ministère de l'instruction publique concernant l'enseignement de l'anglais.

En 1910, on institua une nouvelle commission d'enquête. Me voici arrivé à une partie du sujet que je connais particulièrement, car j'étais alors député à la législature de l'Ontario. On ne saurait dire que c'est un différend religieux qui a donné lieu à la discussion. Il ne s'agissait pas d'une contestation entre catholiques-romains et protestants, mais entre catholiques-romains fréquentant les écoles séparées dans les districts de la province d'Ontario où les Canadiens-français venaient s'établir et où ils augmentaient en nombre par suite de la natalité. Mais dans certaines de ces écoles, les Canadiens-français ont fini par acquérir la prédominance au point que certaines autorités catholiques-romaines ont affirmé que le français y était plus en honneur que l'anglais. Sur ce, M. Merchant fut nommé pour

s'enquérir et faire rapport. Voici les instructions qui lui furent données:

L'enquête devra être conduite de façon à établir si l'on a agi contrairement aux dispositions de la loi relative aux écoles publiques et séparées ou aux règlements et circulaire du ministère concernant ces écoles et, dans l'affirmative, jusqu'à quel point. La loi des écoles ayant pour objet de faire donner à tous les élèves une instruction complète en anglais, il est désirable que vous puissiez découvrir si, et dans l'affirmative, jusqu'à quel point, le moyen de réaliser ce but a été insuffisant ou défectueux.

Ces instructions posaient le principe que la province d'Ontario désirait assurer à tous les élèves une instruction suffisante en anglais, et cela, le très honorable chef de l'opposition l'admet comme moi-même. Si l'enfant de la province d'Ontario qui est de langue française doit être sur un pied d'égalité avec l'enfant de langue anglaise, il est absolument essentiel qu'il soit mis à même d'apprendre l'anglais, et la province d'Ontario n'a jamais hésité à faire tout ce qu'il fallait pour assurer ce résultat. Mais avant que M. Merchant eût fait rapport, il est arrivé que la question fut soumise à la législature en 1911. Il se faisait alors une vive discussion, on lisait dans la presse de nombreuses polémiques, et le sentiment national s'échauffait; mais après avoir étudié le sujet avec soin, la législature d'Ontario adopta un projet de résolution à l'unanimité, le 22 mars 1911. Je dirai, en passant, que pas un député de langue française à la législature ne fit objection à ce projet de résolution, dont voici le texte:

Il est résolu que la langue anglaise sera la langue employée pour l'enseignement et pour toutes communications avec les élèves des écoles publiques et séparées de la province, excepté dans les cas où le ministère de l'instruction publique l'aura jugée impraticable pour la raison que les élèves ne la comprennent pas.

J'ai voté en faveur de cette résolution en 1911, car je la trouvais bonne; je l'ai approuvée en ma qualité d'Anglais parce que je croyais que les enfants de langue française de la province d'Ontario avaient droit de commencer par recevoir leur instruction dans cette langue, sans quoi ils auraient raison de se plaindre.

Nous n'avons pas invoqué strictement nos droits, à la législature, nous n'avons pas soutenu que les Français venant s'établir dans cette province devaient s'instruire aux écoles que nous avons; mais nous leur avons dit qu'ils pourraient commencer par recevoir leur instruction en français. Nous voulions les traiter avec tous les égards, et c'est pour cette raison que la résolution citée plus haut fait aujourd'hui partie des lois de la province d'Ontario. Pouvait-on être plus juste? Cependant, on vient dire que la province d'Ontario est tyrannique, que la province d'Ontario est arrogante. Ceux qui parlent ainsi comprennent-ils bien les résolutions qui avaient alors force de loi? Comprennent-ils que si un enfant de langue française et ne comprenant pas l'anglais arrive dans un établissement anglais de la province d'Ontario et va à une école anglaise, il a droit de recevoir son instruction dans sa langue maternelle? Comprennent-ils que nous avons accordé ce droit-là? Il est vrai qu'il peut se présenter parfois des inconvénients et des désagréments, mais la province d'Ontario s'est élevée au-dessus de ces considérations. Nous souhaitons la bienvenue à tous, nous voulons les instruire, parce qu'à nos yeux, donner à chaque enfant une éducation suffisante, c'est travailler au bien général de l'Etat. Mais, comme je l'ai dit, cette résolution fut adoptée et le rapport de M. Merchant fut ensuite présenté.

L'hon. M. MARCIL: M. Racine qui représentait le comté de Russell a-t-il demandé si l'adoption de ce projet de résolution changerait de quelque manière la condition des écoles de l'Ontario?

M. NICKLE: Je ne suis pas en état de l'assurer, et par conséquent, je n'en dirai rien. Le projet de résolution fut adopté à l'unanimité.

M. PROULX: Avant le dépôt de cette résolution, il y en avait une autre inscrite depuis longtemps à l'ordre du jour, pour le compte du ministre intérimaire actuel de l'instruction publique et qui était beaucoup plus radicale que celle qui a été adoptée. Elle tendait à faire de l'anglais l'unique langue d'enseignement dans les écoles et je crois que cette résolution a été proposée par l'ancien premier ministre, sir James Whitney. Elle modifiait le projet déposé par le ministre intérimaire de l'instruction publique et le premier ministre déclara à la législature qu'elle ne changeait rien à la loi. De fait, dans la loi des écoles publiques, à l'article où sont énumérés les devoirs des instituteurs, il est dit que l'enseignement se donnera en anglais, sauf dans les cas où l'élève ne comprendra pas cette langue.

M. NICKLE: M. Merchant fit son rapport. L'honorable chef de l'opposition, cet après-midi, a cité, très à propos, je le concède, l'opinion de certains grands pédagogues sur les meilleurs moyens d'enseigner

une langue étrangère à un enfant et, chose surprenante, les arguments qu'il invoque sont exactement ceux sur lesquels M. Merchant base son rapport. Je citerai quelques extraits de ce rapport, pour mieux faire comprendre l'attitude d'Ontario sur cette question de l'enseignement du français dans la province. L'extrait suivant se trouve à la page 72 du rapport sur l'état des écoles bilingues dans Ontario, par M. F. W. Merchant, publié en 1912. Voici ce qu'il dit sur les conditions propres à assurer le succès des études:

Dans quelques-unes des écoles les élèves de langue française apprennent passablement à parler et à écrire l'anglais. En même temps, ils apprennent à lire et à écrire le français et reçoivent un enseignement satisfaisant sur les autres matières. Le succès de ces écoles a démontré la possibilité d'appliquer les règlements, pour l'instruction des élèves de langue française et de langue allemande, si les conditions nécessaires sont observées dans l'organisation et la direction des écoles.

Au cours de mon enquête, je me suis efforcé de m'enquérir des conditions propres à assurer le succès des études. Mes conclusions sont résumées dans les articles suivants, qui sont les derniers du rapport:

1. La langue d'enseignement. Les meilleurs résultats sont obtenus lorsque, au début, l'enseignement est donné dans la langue maternelle de l'élève. La vie à l'école est si différente de la vie au foyer, que l'enfant en entrant à l'école se trouve dans un milieu étranger et troublant. Il est tout bouleversé, si la langue qu'il entend pendant les leçons n'a aucune signification pour lui. Dans ces conditions, il est longtemps sans faire aucun progrès.

Lorsqu'il semble apprendre, il ne fait généralement que répéter des mots qui n'ont pour lui aucun sens. Je constate que mon opinion sur ce point s'accorde avec l'opinion de ceux qui ont étudié le problème bilingue, dans les autres parties de l'empire. Un débat sur l'enseignement des deux langues a eu lieu au récent congrès impérial de l'éducation, et on s'est beaucoup occupé de la question de véhicule de l'enseignement. Bien que les délégués fussent partagés sur la question de l'époque à laquelle l'anglais doit être introduit dans les études et aussi sur la question de savoir à quel degré de l'enseignement, l'anglais doit être l'unique véhicule, tous se sont accordés à dire que l'enfant, à son arrivée à l'école, doit recevoir son instruction dans sa langue maternelle.

M. MacKay, de la N.-E., dit: "Pour régler la question, une commission fut nommée....

Dans la Nouvelle-Ecosse.

La commission conseilla et le gouvernement décida que l'enseignement aux enfants de langue française commencerait et se continuerait durant les quatre premières années, dans leur langue maternelle et des livres de lecture leur furent fournis à cet effet. Pendant que les livres de lecture français sont employés durant les quatre premières années de scolarité, les instituteurs des écoles doivent apprendre à enseigner l'anglais par la méthode orale; pendant ces quatre années, les élèves doivent se familiariser autant que possible avec l'anglais, de sorte qu'après la quatrième année, l'enseignement est donné continuellement en anglais. Telle est la situation actuelle dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Je crois que les Français en sont satisfaits. De cette manière, les élèves peuvent apprendre l'anglais plus facilement. Ils apprennent plus rapidement le français écrit et cela leur permet de commencer leurs études en anglais, avec très peu de difficulté.

M. MARCIL: M. MacKay dit quatre ans, dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse.

M. NICKLE: Oui.

M. MARCIL: Je me contenterais de cela.

M. NICKLE: Actuellement, dans Ontario, cette période est de trois ans. Le rapport continue ainsi:

M. Parmelee, de la province de Québec, dit: "L'expérience a amplement démontré qu'il faut d'abord commencer par donner l'enseignement dans la langue maternelle. Nous sommes d'avis que, pour commencer, l'enseignement doit se faire dans la langue maternelle. Ce n'est que plus tard que l'enseignement doit se donner dans une autre langue".

M. Owen Edwards, décrivant la situation dans le pays de Galles, avant l'adoption du gallois dans l'enseignement, dit: "Nous avions cru que le meilleur moyen d'enseigner l'anglais à un enfant gallois était de rendre l'école entièrement anglaise, par la langue et l'entourage, et de n'employer le gallois, s'il fallait absolument l'employer, que pour donner les explications absolument nécessaires. Pour faire connaître les résultats de cette méthode, je n'ai qu'à citer le rapport d'un comité d'instituteurs éminents et de grande expérience, rapport qui a été adopté et publié par la commission éducationnelle d'Anglesey:

Il lit des mots auxquels il n'associe aucune signification et on lui refuse l'accès à des mots écrits qui lui suggéreraient immédiatement des idées et stimuleraient son intelligence. A l'âge de 6 ou 7 ans, son livre ne lui dit rien; il ne comprend pas ce qu'il lit et ne peut lire ce qu'il comprend. Jusqu'à ces dernières années, voilà le type de l'élève que les classes primaires produisaient.

On modifia le système; le gouvernement permit qu'au début, l'enseignement se donnât aux jeunes Gallois en leur langue maternelle. Le rapport ajoute:

Dans sa description de la situation qui existe au pays de Galles, M. A. T. Davies s'exprime comme suit: "Les inspecteurs de Sa Majesté, sans exception,—j'ai ici une liasse de rapports que je pourrais citer si la chose était nécessaire—font des nouveaux règlements un rapport des plus favorables. Voici au hasard un rapport de 1909 (soit deux ans après la mise en vigueur des nouveaux règlements).

On peut le prendre comme un échantillon de beaucoup d'autres: "L'introduction du gallois pour l'enseignement dans les classes préparatoires a eu un excellent résultat sur l'efficacité de toute l'école; les élèves s'intéressent à leurs études dès le début, et les plus avancés apportent à leurs études un esprit alerte et non pas seulement une mémoire routinière."

Il me semble que ces constatations doivent faire comprendre à mes collègues

qu'en 1911 les gens de l'Ontario avaient raison d'exiger qu'au début le jeune Canadien français reçut son enseignement en français.

Qu'on me permette d'expliquer les conclusions de M. Merchant sur l'organisation. Voici:

L'organisation qui en somme donne les meilleurs résultats consiste à laisser l'élève trois ans dans le premier cours et deux ans dans le deuxième; durant cette période, l'anglais se substitue graduellement au français pour l'enseignement. Au bout de cinq ans, l'élève le plus arriéré doit avoir une connaissance suffisante de l'anglais pour suivre assez facilement les leçons données dans cette langue.

Ce système comprend pour épuiser le curriculum des écoles publiques une année de plus qu'il en faut généralement dans les écoles anglaises. J'ai la conviction que si l'on tient compte de la plus grande somme de travail qu'il faut pour acquérir une langue étrangère, il est impossible d'arriver à des résultats satisfaisants dans un plus court délai. Il y a de bonnes écoles qui ajoutent cette année supplémentaire au 3e cours, mais, en général, les élèves font de meilleurs progrès quand on ajoute le temps additionnel aux premiers cours.

Dans les écoles mixtes, fréquentées par des élèves de langue anglaise et de langue française, il vaut mieux former une classe séparée des élèves de langue anglaise dans les deux premiers cours. Pour les élèves de langue française, il faut au début employer des méthodes particulières pour l'enseignement de l'anglais, différant de celles qui servent à l'instruction des élèves de langue anglaise; la division des classes permet l'enseignement aux deux groupes avec la moindre déperdition de temps. Dans ces écoles mixtes, les classes sont amalgamées avec avantage au 3e cours.

Je tiens à signaler le fait que pour l'enseignement des deux langues, il fallait en pratique diviser les classes en deux groupes et les premières années enseigner l'anglais dans une classe et le français dans l'autre. Le commissaire ajoute:

C'est l'école mixte qui permet aux élèves de langue française de mieux apprendre l'anglais. Non seulement ce système leur fournit l'occasion d'apprendre l'anglais dans leurs jeux avec leurs condisciples de langue anglaise, mais un échange facile d'instituteurs permet à tous les cours l'enseignement de l'anglais par des instituteurs de langue anglaise et celui du français par des instituteurs français. Ici et là on rencontre une institutrice de langue anglaise qui parle le français parfaitement et une institutrice de langue française qui parle l'anglais à perfection, mais ce sont des exceptions.

Par ces citations, je veux démontrer que le département de l'instruction publique de l'Ontario avait compris que l'enseignement doit être donné en français au jeune Canadien français jusqu'à ce qu'il ait, durant ces premières années de classe, acquis, par l'intermédiaire du français, une connaissance suffisante de l'anglais.

J'arrive maintenant aux règlements scolaires et si l'ancien ministre des Postes (M. Lemieux) peut exercer sur ses adhérents l'influence qu'il prétend avoir, la question est toute réglée, et comme le disait le très honorable chef de l'opposition, la clôture de ce débat nous verra plus sages et plus prudents, car le paragraphe 12 de l'article 2, que l'élément français, au dire de l'ancien ministre des Postes, agréerait n'a jamais été abrogé et a force de loi aujourd'hui.

Malheureusement ceux qui s'insurgent contre ces règlements ne les comprennent pas. Ils prétendent que le règlement 17 est une modification du règlement n° 12. Le règlement 17 ne change rien; il ne fait que supplémenter le règlement n° 12. On n'a jamais abrogé le paragraphe 12. J'ai cité le rapport des écoles pour 1915, et c'est le règlement qui aujourd'hui est en vigueur; c'est ce qui ce soir a force de loi dans l'Ontario.

Si l'ancien ministre des Postes a raison de dire que les Canadiens français s'en trouveraient bien, alors la question est définitivement réglée. Nous nous attendions à de l'agitation, mais il n'en résultera que la paix. Voici le règlement:

12 (2). Dans les districts scolaires où le français ou l'allemand est la langue de la majorité, les commissaires peuvent, en plus des sujets au programme ci-mentionné, exiger que l'on enseigne la lecture, la grammaire et la composition française ou allemande aux élèves dont les parents ou les gardiens demandent que ces enfants apprennent l'une ou l'autre de ces langues, et à cette fin on se servira des livres français ou allemands autorisés. Mais rien dans le présent règlement n'autorise un instituteur de se dispenser des livres autorisés pour les écoles publiques et séparées à cause de l'usage des livres français ou allemands autorisés.

C'est le règlement en vigueur aujourd'hui dans la province d'Ontario; dans un district scolaire quelconque de la province, où la majorité parle le français ou l'allemand, les Canadiens-français ou les Allemands ont le droit de faire enseigner leur langue dans leurs écoles.

Il ne faut pourtant pas négliger la langue anglaise, et c'est ce que dit le très honorable chef de la gauche. C'est ce que nous demandons dans la province d'Ontario. Nous disons: lorsque dans une région vous êtes en majorité, vous avez le droit d'enseigner votre langue, mais il faut que vous respectiez nos droits, que vous fassiez instruire nos enfants tout comme les vôtres. Comme à vous, en effet, il nous importe que nos enfants aient une bonne instruction en anglais. Voilà quelle est aujourd'hui la loi de la province d'Ontario. Arrivons à ce fameux règlement 17.

M. PROULX: Que veut dire l'honorable député en parlant de régions où la langue française domine? Je citerai le cas de Grand-Valley, dans le comté de Glengarry, où les trois quarts des contribuables étaient d'origine française et où les trois quarts des enfants d'école parlaient le français. Le conseil de l'éducation n'en a pas moins devant la cour d'appel soutenu que le français n'était pas la langue dominante, mais que c'était l'anglais, parce que cette langue est celle usitée dans les transactions du commerce.

M. NICKLE: L'honorable député de Prescott (M. Proulx) connaît aussi bien que moi le règlement relatif aux écoles. Les comtés nomment les inspecteurs et, lorsque l'inspecteur décide que dans son comté c'est le français qui domine, il est le juge des écoles. Le conseil de comté nomme l'inspecteur et ce dernier se prononce sur la question de savoir quelle est la langue dominante. C'est une question de fait à décider par l'inspecteur.

M. PROULX: Nous avons...

M. NICKLE: On me permettra, je suppose, de développer mon argument et de le mener à sa fin, après quoi je répondrai, dans la mesure de mes connaissances à toutes les questions qu'il plaira à l'honorable député de me faire. Il y a eu deux séries de règlements 17. Celui-ci est le règlement établi en 1912 et rejeté ensuite:

1. Il n'y a que deux catégories d'écoles primaires dans la province d'Ontario: les écoles publiques et les écoles séparées; mais, pour plus de commodité, le terme "anglo-françaises" est appliqué à ces écoles de chaque catégorie où le français est la langue d'enseignement et de communication dans les limites ci-après indiquées au premier paragraphe de l'article 3.

L'article 3, paragraphe 1er, porte ce qui suit:

L'usage du français dans l'enseignement et la discipline.

(1) Lorsqu'il y a nécessité pour les élèves de langue française le français peut être employé comme langue d'enseignement et de discipline; mais cet usage ne se prolongera pas au delà du premier cours excepté durant l'année scolaire de 1912-1913, où le français pourra aussi être employé comme langue d'enseignement et de discipline dans le cas des élèves des cours supérieurs qui sont incapables de parler et de comprendre l'anglais, par suite d'une première instruction insuffisante.

Le règlement 17 disait primitivement que seul le français pouvait être employé dans le premier cours durant l'année scolaire de 1912-1913; mais la moindre réflexion doit faire comprendre l'impraticabilité de cette règle. Ce règlement 17 de 1912 n'était que provisoire, et il a été préparé au mois d'août 1913 une nouvelle circulaire que l'on appelle "circulaire d'instructions." Voici ce qu'elle dit:

Il n'y a dans la province d'Ontario que deux catégories d'écoles primaires: les écoles publiques et les écoles séparées; mais, pour plus de commodité, le terme "anglo-françaises" est appliqué à ces écoles de l'une et l'autre catégorie que le ministre désigne annuellemnt pour l'inspection prévue au paragraphe 5 et dans lesquelles le français est la langue d'enseignement et de discipline dans la limite du premier paragraphe de l'article 2.

Observez maintenant quelle a été l'intention de cette circulaire. Comme je me suis efforcé de le faire comprendre, la province d'Ontario déclare que chaque enfant a droit à une éducation anglaise. Elle a depuis quinze ou vingt ans lutté contre ce problème de l'enseignement bilingue. Il ne pouvait se résoudre à laisser aux commissions d'écoles le soin de régler chaque situation locale. Le ministre a commencé par dire: je vais me rendre maître de ces écoles récalcitrantes et j'en ferai une seule et même catégorie. Si chaque école veut enseigner convenablement l'anglais dans le cours primaire; si chaque commission veut s'assurer que l'anglais est enseigné de la bonne manière, celle-ci peut suivre sa propre ligne de conduite; mais, si quelque commission d'école refuse d'agir ainsi, je ferai passer dans mes mains l'administration de cette école. Voilà ce que fait le règlement 17 et c'est en quoi il modifie ce que l'on a quelquefois appelé le règlement 15. Le règlement 17 permet simplement au ministre de l'éducation de dire: si la commission des écoles d'une certaine région ne veut pas voir à ce que l'anglais soit enseigné convenablement, je verrai à ce que ce soit fait à l'aide de l'inspection que l'article prescrit. Le règlement 17 pourra s'appliquer aujourd'hui à l'école et ne pas s'y appliquer une autre année.

Que la commission scolaire se soumette à la loi et le ministre ne sera pas obligé de placer l'école sous l'empire du règlement 17.

Que le sentiment de la responsabilité détermine la commission scolaire à observer la loi de l'Ontario, à faire donner aux enfants une bonne instruction en anglais, et le ministre, convaincu de sa bonne foi, soustrait l'école à l'empire du règlement 17 et l'assujettit à la loi générale. Ce règlement n'est ni plus ni moins qu'un moyen supplémentaire de réduire à l'obéissance ceux qui s'insurgent contre le système d'instruction que la province d'Ontario a jugé idéal. Il n'enlève rien aux Canadiens

français; de fait, il leur confère un avantage que la loi ne leur reconnaissait pas. On a souligné le mot "encore". Ce mot garantit aux Canadiens français de l'Ontario plus d'avantages qu'ils n'en avaient auparavant, car il y a aujourd'hui, sous l'empire du règlement 17, des écoles où le français était enseigné illégalement avant qu'elles fussent assujetties à ce règlement, parce que le français n'était pas la langue dominante dans l'arrondissement où l'école était située. Mais tel était l'esprit de justice de la province d'Ontario qu'elle a dit aux Canadiens-français: puisque vous avez enseigné le français nous ne vous enlèverons pas le droit de l'enseigner, et vous pourrez l'enseigner après que vous aurez été placés sous l'empire du règlement 17.

Il règne dans la province d'Ontario un certain mécontentement provenant de ce qu'après avoir envoyé nos soldats à la défense de la catholique Belgique et au secours de la France, nous nous sommes laissés dire par la presse canadienne-française et par certains membres de cette Chambre que les différends survenus au sujet de l'instruction publique détournaient les Canadiens français de l'idée de s'enrôler. Certains chefs des Canadiens français dont le chef de l'opposition n'a pas parlé cet après-midi en termes trop élogieux, ont travaillé à entraver le recrutement pendant que les gens d'Ontario s'enrôlaient et partaient pour la guerre. Croyant me servir ici de termes très modérés, je dirai en toute sincérité que, la guerre finie et la victoire assurée, ceux qui ont détourné les Canadiens-français de l'idée de s'enrôler ne devront pas être surpris que certains éléments de la province d'Ontario n'accordent à leur race que l'estime que leurs chefs lui auront méritée.

La population d'Ontario a envoyé des soldats outre-mer pour défendre la catholique Belgique dans son agonie et pour protéger le territoire de la France, mais elle ne veut pas se laisser dire que d'autres ont refusé de s'enrôler parce qu'ils n'auraient pas pu obtenir de la province d'Ontario exactement ce qu'ils voulaient. La population de l'Ontario tient à sa langue, au droit de faire instruire ses enfants dans la langue anglaise; cette langue est peut-être moins douce, moins harmonieuse, moins élégante que la langue française, mais quiconque l'associe à sa civilisation et en connaît la littérature, y tient tout autant que les Canadiens français tiennent à la leur. La population de l'Ontario veut que chaque enfant puise une bonne instruction en anglais, et si nos concitoyens canadiens français veulent bien contribuer avec nous à la réalisation de ce but, nous n'aurons point de rancune contre eux. Mais, je le déclare ici en toute sincérité, la province d'Ontario est déterminée à exiger que l'anglais soit la langue de ses écoles.

Nous voulons bien que les enfants canadiens français commencent par recevoir leur instruction dans leur langue maternelle, mais nous tenons que chaque enfant reçoive une instruction convenable en anglais, sans refuser aux enfants canadiens-français le privilège de fréquenter nos écoles, où ils puiseront l'instruction qui leur permettra d'occuper, dans cette province et dans ce pays, un rang conforme à leur mérite.

(Sur motion de l'honorable M. Charles Marcil, la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.)

PENSION DES SOLDATS.

L'hon. M. HAZEN dépose le rapport du comité spécial nommé pour s'enquérir au sujet des pensions des soldats, ainsi que les documents y relatifs, et propose que la règle 74 soit suspendue, afin que les documents puissent être imprimés sans retard.

La motion est adoptée.

L'hon. M. Rogers propose que la séance soit levée.

L'hon. M. MARCIL: Je présume que nous continuerons ce débat demain?

L'hon. M. ROGERS: Ce sera le premier des ordres du jour.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et une minute, jeudi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Jeudi, 11 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il a été répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

APPROVISIONNEMENTS DE GUERRE—EPICERIES.

M. MACDONALD demande:

1. Quelles sont les personnes ou sociétés qui ont soumissionné pour la fourniture des épice-

ries demandées par le ministère de la Milice à Vancouver?

2. Quel était le montant stipulé dans chaque soumission?

3. A qui la fourniture a-t-elle été adjugée?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN:

1. P. Burns et Cie, limited; Swift Canadian Co'y., limited; A. P. Slade et Cie.; la compagnie Kelly-Douglas, limited; la compagnie W. H. Malkin, limited; White frères; Oscar Brown et Cie.; Dominion Canners; Empress Mfg. Co.; King Beach Mfg. Co'y., limited; Lindners, limited; Labrecque et Pellerin; la compagnie E. D. Smith, limited; la compagnie T. Upton, limited; William Braid et Cie.; Wilson frères, R. P. Rithet et Cie., limited; Pioneer Coffee and Spice Mills; W. A. Jamieson Coffee Co.; David Spencer, limited; la compagnie de la baie d'Hudson.

Les personnes et les sociétés suivantes ont aussi été invitées à soumissionner, mais elles ne l'ont pas fait: Macdonald-Chapman, limited; Wm. Braid et Cie.; Duchesney Packing Co.; London Grocery Co.; Lesson Dickie Grocery Co.; Ramsay frèdes et Cie, limited; Skeena River Fisheries, limited; White Grocery; Vancouver Creameries; Mowat Produce Co.; A. et C. Gracery; A. Macdonald Co.; Knowle et McAuley; Canadian Produce Co.; Naismith et Cie.; Canada Preserving Co.; la compagnie Glassco, limited; Imperial Extract Co.; Kootenay Colombia Preserving Works; la compagnie T. A. Lytle, limited; McCormick Mfg. Co.; Nelson Jam Factory; Québec Preserving Co.; Alphonse Raymond et Cie.; Stuart, limited; St. Louis Preserving Co.; Wagstace, limited; Wilson frères; Richmond Dairy and Produce Co.; Victoria Tea and Coffee Co.; Pacific Fruit and Produce Co.; City Dairy and Produce Co.

2. Beurre: 33c., 32c., 32c., 32c. ½, et 39c. Pommes de terre: 1c. ¼, 1c. ½, la livre; $24 la tonne, en avril et en mai; $30, la tonne, en juillet et en août. Choux et oignons: 4c. la livre. Carottes, panais, navets et betteraves: 2c. la livre. Légumes verts assortie: 2c. ½ et 1c. ½. Confiture: 11c. ½, 12c., 13c. ½, 11c., 15c., 10c. ¾. Marmelade: 10c., 10c., 11c., 11c., 10c. ¼, et 9c. ¼. Thé: 28c., 27c., 27c., 27c., 28c., 29c. et 27c. la liv. Café: 25c., 21c., 19 9-10c., 23c., 24c. et 27c. la livre.

Epicerie proprement dite: fèves, 6c. ½; raisin de Corinthe, 10c. ½; farine douce à pâtisserie, 2c. ⅛; poivre, 15c. ½; pruneaux, 7c. ½; riz, 3c. ½; fromage, 20c.; avoine écrasée, 3c.; sagou, 6c. ½; sel, 1c.; sucre blanc, 8c.; tapioca, 6c. ½; pois fendu, 6c, ⅜; poudre allemande, 14c.; macaroni, 5c.; raisins secs, 8c. ½; levure, 30c. la boîte; poudre de lait, 17c.; conserves de tomates, $2.30 la caisse; conserves de maïs, $2.20 la caisse; conserves de pois, $2.15 la caisse.

Fèves, 6c. ½; raisins de Corinthe, 13c. ¾; poivre, 25 c.; pruneaux, 9c.; riz, 5c.; avoine écrasée, 2c. ¾; sagou, 6c.; sel (en sac de 50 écrasée, 2¾c.; sagou, 6c.; sel (en sacs de 50 liv.), 45c.; sucre blanc, $8.50 le quintal; tapioca, 6c.; pois fendus, 7c.; poudre allemande, $9.60 la douzaine; macaroni, 40c. la boîte; raisins secs, 9c. la livre; levure, $1.30 la boîte; conserves de tomates, $1,27½ la douzaine; conserves de maïs, $1.15 la douzaine; conserves de pois, $1.20 la douzaine.

Fèves, 8c.; raisins de Corinthe, 13c.; farine douce à pâtisserie, 13c. ¼; poivre, 27c.; pruneaux, 8c. ⅞; rix, 4c. ½; avoine écrasée, 3c. ¾; sagou, 7c.; sel, 2c.; sucre blanc, 8c. ½; taé pioca, 7c.; pois fendus, 7c.; poudre allemande, 15c.; macaroni, 9c.; raisins secs, 10c.; levure, 18c.; poudre de lait, 30c.; conserves de tomates, $2.70 la caisse; conserves de maïs, $2.45 la caisse; conserves de pois, $2.45 la caisse.

Fèves, 7c. ½; raisins de Corinthe, 12c.; farine douce à pâtisserie, 2c. ¾; poivre, 18c.; pruneaux, 7c. ¾; riz, 3c. ½; fromage, 19c. ½; avoine écrasée, 3c. ⅛; sagou, 7c.; sel, ¾; sucre blanc, 8c. ¼; tapioca, 7c.; pois fendus, 6c.; poudre allemande, 15c.; macaroni, 5c.; raisins secs, 9c.; levure, $1.30 la boîte; conserves de tomates, $2.60 et $2.35 la caisse; conserves de maïs, $2.10 la caisse; conserves de pois, $2.10 la caisse; fromage, 19 et 19c. ½.

3. Plus bas soumissionnaires: La fourniture des confitures et marmelades a été adjugée aux plus bas soumissionnaires parmi les fabricants de la Colombie-Anglaise:

Beurre, A. P. Slade & Co., 30½c.; confiture, Empress Manufacturing Company, 12c.; marmelade, Empress Mfg. Co., 10c.; thé, Kelly-Douglas, Company, Ltd., 27c.; café, W. H. Malkin Company, Limited, 19 9-10c.; pommes de terre, W. H. Malkin Company,

Beurre, A. P. Slade-& Co., 30c. ½ confiture, Co., Ltd., 1c. ½.

Epicerie proprement dite: W. H. Malkin Company, Limited, fèves, 6c. ½ô raisins de Corinthe, 10c. ½; farine douce à pâtisserie, 2c. ⅛; poivre, 15c. ½; pruneaux, 7c. ½; riz, 3c. ½; fromage, 20c.; avoine écrasée, 3c.; sagou, 6c. ½ô sel, 1c.; sucre blanc, 8c.; tapioca, 6c. ½; pois fendus, 6c. ⅜; poudre allemande, 14c.; macaroni, 5c.; raisins secs, 8c. ½; levure, 30c. la boîte; poudre de lait, 17c.; conserves de tomates, $2.30 la caisse; conserves de maïs, $2.20 la caisse, et conserves de pois, $2.15 la caisse.

HALIFAX.—IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de tonnes de colis, marchandises, etc., ont été exportées du port de Halifax, au cours de l'année civile 1915, à destination des Iles Britanniques, des possessions britanniques et des pays étrangers respectivement?

2. Quels sont les chiffres correspondants au chapitre des importations reçues à ce même port?

L'hon. M. REID (ministre des Douanes): On ne peut obtenir de renseignements pour l'année civile 1915. Pour l'exercice expiré le 31 mars dernier, les données fournies à la douane par les armateurs sont comme suit:

	Poids en tonnes.	Tonneaux de jauge.
Navires partis—		
Grande-Bretagne	264,049	291,902
Possessions britanniques..	171,255	2,387
Autres pays.....	105,129	26,988
Navires arrivés—		
Grande-Bretagne	85,732	
Possessions britanniques..	73,193	
Autres pays.....	109,622	

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION SUR L'ENSEIGNEMENT DU FRANÇAIS DANS L'ONTARIO.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de résolution, déposé par M. Lapointe (Kamouraska), relatif à l'enseignement de la langue française dans la province d'Ontario.

L'hon. M. CHARLES MARCIL: Monsieur l'Orateur, à cette époque avancée de la session où chacun de nous caresse le désir de rentrer dans le calme de ses occupations habituelles, je n'interviens pas dans le présent débat avec l'intention de m'étendre sur des arguments que l'on a déjà soumis à la Chambre, voulant plutôt rendre aussi concis que possible l'exposé des raisons que j'ai d'appuyer le projet de résolution déposé par mon honorable collègue de Kamouraska (M. Lapointe).

Je dois tout d'abord féliciter l'honorable député de Kingston (M. Nickle) de la très intéressante revue rétrospective qu'il a faite de l'histoire parlementaire du Canada. Il va sans dire que je ne puis approuver son discours sans réserve, notamment, en ce qu'il porte sur la politique de l'Ontario en matière d'éducation et sur les agissements du département de l'Instruction publique, deux sujets que j'aurai moi-même l'occasion de traiter au cours de mes observations.

La Chambre a droit de se féliciter du ton digne que le débat a gardé jusqu'ici. Les Communes réflètent, pour ainsi dire, les sentiments de la nation. Le sujet qui nous occupe intéresse tout foyer canadien, et peut se discuter sans amertume pour le plus grand bien du Canada en général.

L'éducation, non seulement au Canada, mais dans tous les pays du monde, est une cause sacrée, et je me réjouis de ce que le débat sur l'instruction publique n'ait pas dégénéré en une discussion religieuse. Dieu merci! les discours qu'on a faits jusqu'ici n'ont pas pris le caractère d'une controverse de religion; quelle que soit la divergence de nos convictions religieuses, au moins pouvons-nous aborder ce grand problème d'éducation sans aigreur et pour le plus grand bien de la nation.

Personne ne nie que l'anglais est la langue universelle par excellence, puisqu'elle se parle dans toutes les colonies, dans tous les pays, et dans toutes les possessions de l'empire britannique. Mais il faut aussi reconnaître dans le français un des plus grands idiomes humains. Celui qui parle l'anglais possède une grande supériorité, mais encore plus grande celle de l'anglo-canadien qui peut s'exprimer en français. Nos soldats de l'Ouest et des Provinces maritimes qui combattent dans les Flandres et en France comprennent de quelle immense utilité leur serait la connaissance du français dans l'œuvre grandiose qu'ils poursuivent; malheureusement, ils n'ont pas cet avantage.

Nous, cependant, de la province de Québec, avons pu acquérir les deux langues. Elevés dans les régions les plus anciennes du Canada, sur les bords du Saint-Laurent, nous sommes les descendants de huit ou neuf générations de pionniers de ma race, qui s'étaient implantés sur ce sol. Je connais moi-même passablement les deux langues, et je trouve un grand avantage à pouvoir parler le français et l'anglais. Sans cela, je n'aurais pas l'honneur de prendre aujourd'hui la parole dans cette enceinte, pour défendre une minorité qui a bien mérité de la plus grande province du Dominion.

On conviendra que les députés français de Québec et des autres provinces donnent un bel exemple de courtoisie par leur conduite au cours des procédures de la Chambre. La Constitution les autorise à porter la parole en français, à rédiger toutes leurs résolutions en français, à poser toutes leurs questions en français, en un mot, à faire à la Chambre tous leurs travaux en français. Vous comprenez sans plus, monsieur l'Orateur, la situation que pourraient créer les députés de langue française en se prévalant des droits et des privilèges qu'à cet égard leur confère la Constitution. Mais les

gens de la province de Québec et les Canadiens français en général sont raisonnables. Ils sont animés de cet esprit de tolérance et de conciliation qui distingue la race française; nous tenons à nous montrer courtois à l'égard de la majorité. Nous adressons la parole dans la langue de la majorité, ne la parlant probablement pas aussi bien qu'eux, mais nous efforçant de nous maîtriser le mieux possible.

L'auteur du projet de résolution est un exemple de ce qu'un peu d'étude et d'efforts peut produire chez un homme qui, sérieusement, se décide d'améliorer son instruction. L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) en se familiarisant avec l'anglais, a donné un exemple que devraient suivre autant que possible tous les députés à la Chambre.

Passant maintenant à l'examen de la motion, je commencerai par en répéter le texte, pour en faire ressortir l'esprit de modération et l'absence de tout sentiment hostile à l'égard des citoyens de langue anglaise de l'Ontario ou des autres parties du Canada:

"Considérant que depuis longtemps la Grande-Bretagne a eu constamment pour règle politique, lorsqu'un pays passait, par traité ou autrement, sous la souveraineté de la Couronne, de respecter la religion, les usages et la langue des habitants devenus ainsi sujets britanniques;

"Que les sujets de Sa Majesté, d'origine française dans la province d'Ontario se plaignent de ce que, par suite d'une loi récente, ils ont été, dans une large mesure, privés du privilège d'enseigner le français à leurs enfants, privilège dont eux-mêmes et leurs pères ont toujours joui depuis que le Canada est passé sous la souveraineté de la Couronne britannique.

"La Chambre, surtout à cette époque de sacrifies et d'anxiété universelle, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une instruction anglaise complète, invite respectueusement l'assemblée législative d'Ontario à faire en sorte qu'il ne soit pas porté atteinte au privilège que possèdent les enfants d'origine française de recevoir leur éducation dans leur langue maternelle".

A la suite de mon chef, je reconnais incontinent que cette question est du domaine exclusif de la législature de l'Ontario; que cette province a une juridiction exclusive dans ce domaine, et qui, en refusant d'apposer son veto à la loi de la législature, le ministère actuel s'est simplement conformé aux traditions du parti libéral depuis la Confédération.

Nous tombons parfaitement d'accord sur ce point. Mais le Parlement est la haute cour du pays; nous sommes ici pour travailler au bonheur, à la prospérité et au contentement du peuple canadien. Le Parlement emploie bien son temps, lorsqu'il s'efforce de faire disparaître tout obstacle à l'union, que ces obstacles soient de nature matérielle ou éducative, ou de toute autre nature.

On a dit avec raison que le Canada est un des pays du monde les plus difficiles à gouverner. C'est ce qu'admettra, sans doute, mon très honorable ami le premier ministre, à l'exemple de certains de ses illustres prédécesseurs. L'administration de ce pays est une tâche difficile, vu que le Canada est habité par des races, des nationalités et des hommes de croyances diverses, mais je crois qu'au cours de ces dernières années un grand pas a été fait vers une meilleure entente entre les différentes classes du pays. On ne peut espérer que toutes les questions soient envisagées sous le même angle. Lorsque nous avons été mis en présence du grave problème de la guerre, nous aurions pu espérer que, lorsque la France et l'Angleterre, les deux grandes métropoles s'unissaient pour la défense de la cause, la plus sacrée de toutes, celle de la civilisation et de l'humanité, tous les Canadiens s'uniraient, mais même sur cette question nous avons été désappointés de trouver une divergence d'opinion. Des cas semblables se sont produits dans d'autres parties du monde, et je suppose que la nature humaine est ainsi faite qu'il ne peut jamais y avoir d'entente parfaite.

Quant à cette question d'enseignement, je crois que le sentiment général, dans cette Chambre et dans tout le pays, veut qu'elle relève entièrement de la province d'Ontario, et c'est à cette province que nous adressons notre prière. Vu qu'il peut arriver qu'un grand nombre des représentants des autres provinces, en cette enceinte, ne connaissent pas à fond le but que les Canadiens français poursuivent et le motif de leurs griefs, je lirai un résumé succinct préparé par l'Association d'éducation canadienne-française d'Ontario, indiquant exactement ce qu'ils demandent et ce qu'ils ne demandent pas, de façon à ce que la Chambre puisse rapidement saisir la nature précise de la question en jeu.

Ce que les Canadiens français demandent:

1. Le respect de leurs droits dans l'enseignement de leurs enfants dans les écoles soutenues de leurs deniers.

2. L'enseignement efficace des deux langues officielles du Canada durant tout le cours primaire dans les écoles ou les classes fréquentées par leurs enfants.

3. L'enseignement donné à leurs enfants par le véhicule naturel qui est leur langue maternelle.

4. Le groupement par écoles ou par classes des enfants à qui leurs parents désirent qu'on enseigne les deux langues officielles.

5. Des instituteurs compétents capables d'enseigner les deux langues officielles du Canada pour prendre la direction des écoles ou des classes fréquentées par les enfants à qui leurs parents veulent qu'on enseigne le français et l'anglais.

6. Leur part des subventions scolaires votées chaque année par l'assemblée législative.

7. Une inspection, catholique et franco-anglaise des écoles séparées fréquentées par leurs enfants.

8. Une inspection franco-anglaise des écoles publiques fréquentées par leurs enfants.

9. La délivrance de certificats aux instituteurs bilingues qui ont subi avec succès les examens requis par le département de l'instruction publique.

S'il se trouve dans cet exposé lucide des demandes des Canadiens français de la province d'Ontario quelque chose que ne possède pas déjà toute autre classe dans cette province, je désire qu'on me le signale plus tard au cours de ce débat. L'Association fait encore cette déclaration:

Ce que les Canadiens français ne veulent pas:

1. Les Canadiens français d'Ontario ne veulent pas d'écoles exclusivement françaises.

2. Ils ne veulent pas forcer les enfants de langue anglaise ou autres d'étudier la langue française.

3. Ils ne demandent pas l'établissement d'une troisième catégorie d'écoles dans la province.

4. Ils ne désirent pas, d'un côté, expulser personne de la province, mais, d'un autre côté, ils ne permettront pas qu'on les traite en intrus. Ils ont payé pour chaque pouce de territoire qu'ils possèdent.

5. Ils ne veulent pas souffrir la confiscation des subventions scolaires à laquelle on les a soumis durant les trois dernières années écoulées, parce qu'ils ont insisté pour faire donner à leurs enfants un enseignement efficace dans les deux langues officielles du Canada.

Il est un point sur lequel tombent d'accord les deux parties intéressées à cette controverse. Le gouvernement d'Ontario veut que chaque enfant de cette province soit instruit en anglais, et je n'ai pas encore rencontré un seul membre de la minorité qui n'ait pas le même désir. On ne peut dire d'un seul enfant de la province d'Ontario qu'il possède une instruction convenable, s'il n'a pas reçu un enseignement complet de l'anglais. Elever un enfant, dans cette province, sans lui donner une bonne instruction anglaise, c'est lui créer des embarras pour le reste de sa vie. Le gouvernement d'Ontario veut une instruction anglaise pour les enfants; la population canadienne-française d'Ontario demande la même chose. Le seul point de différence se rapporte à la somme d'enseignement en français qu'on doit donner à l'enfant. D'après le règlement 17, le gouvernement d'Ontario se propose de donner, dans certaines écoles, une certaine mesure d'enseignement en français et, dans d'autres écoles où l'enseignement du français n'existait pas avant 1912, la langue française ne sera pas enseignée, de sorte que la ligne de démarcation est la somme d'enseignement du français qu'on donnera.

On ne demande pas à la province d'Ontario d'établir une nouvelle catégorie d'écoles; de temps immémorial l'enseignement du français y a été permis.

L'honorable directeur général des Postes, qui a prononcé, hier, un très intéressant discours, est lui-même un bilingue; né dans la province d'Ontario, il est devenu un citoyen distingué de la province de Québec. Il parle les deux langues; il connaît la mentalité de la population de l'Ontario; il connaît celle de la population de Québec. Mon esprit se reporte aux jours ou les loyalistes de l'Empire-Uni ont adopté dans la première assemblée législative d'Ontario, par égard pour M. Baby qui représentait la circonscription française d'Essex, une résolution décrétant que le bulletin de la séance et les procès-verbaux de la Chambre seraient imprimés en français pour la commodité des colons de langue française établis sur la rivière du Détroit. Quel bel exemple de générosité de la part des loyalistes de l'Empire-Uni qui ont été les premiers à coloniser l'Ontario, qui ont ouvert et jalonné la voie à la grande et glorieuse province qui est devenue l'Ontario.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) nous a fait, sans passion, comme c'est son habitude, l'histoire constitutionnelle des commencements du pays, de la capitulation de Montréal, de l'Acte de Québec, et de tous les autres privilèges que l'Angleterre nous a accordés. Comme je l'ai dit en commençant, je ne veux pas fatiguer la Chambre avec ces détails, parce que nous les connaissons déjà plus ou moins. L'Angleterre n'a jamais commis d'injustice envers les Canadiens français de la province de Québec ou du reste du Canada, et je suis fier aujourd'hui, monsieur l'Orateur, de déclarer en votre présence, dans cette assemblée britannique, sous l'égide et la protection du drapeau anglais, de déclarer que l'Angleterre a donné à la population canadienne française pleine et entière justice dans toutes les occasions. On a pu quelquefois commettre une erreur politique, mais les hommes d'Etat anglais ont été eux-mêmes les premiers à la corriger.

En 1774, ils ont pu restreindre un peu l'acte de Québec. L'acte d'Union de 1841 a été considéré comme une erreur à cette époque; mais je désire citer quelques extraits de

discours prononcés par quelques-uns des gouverneurs généraux, pour affirmer qu'il était dans l'intérêt du Canada, dans l'intérêt de l'empire, dans l'intérêt de la conservation de la puissance britannique sur le continent de l'Amérique du Nord, que la langue française fût maintenue ici sur un pied d'égalité avec la langue anglaise. L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a fait allusion à ces discours, et je veux en citer quelques extraits pour montrer quelle a été l'origine de la politique de l'Angleterre à l'égard du Canada et sous quel régime on voulait que les deux races qui habitent ce pays vécussent à l'avenir.

Les gouverneurs généraux du Canada, à partir de lord Elgin, ont tous, y compris lord Dufferin, proclamé la nécessité de connaître les deux langues officielles dans ce pays bilingue. Lord Dufferin, autrefois gouverneur général du Canada, ex-ambassadeur de la Grande-Bretagne en Italie et en France, un des hommes d'Etat les plus remarquables de l'empire britannique, a dit dans un discours célèbre:

Il est vrai que les différences de race qui existent au Canada ont compliqué jusqu'à un certain point les problèmes que les hommes d'Etat ont eu à résoudre de temps à autre; mais les inconvénients résultant de cet état de choses sont plus que contrebalancés par les nombreux avantages qui en découlent. Je ne crois pas que l'homogénéité ethnique soit pour un pays un avantage qui n'a pas ses défauts. Il n'y a pas à contester que le côté le moins attrayant du caractère social d'une grande partie de la population sur ce continent est l'uniformité de plusieurs de ses divers aspects; je crois que le Canada devrait être heureux de pouvoir compter sur la coopération de races différentes. L'acation mutuelle des idiosyncraties nationales ajoute à notre existence une variété, une couleur et une impulsion électrique qu'il serait autrement impossible d'atteindre. Il serait absolument impolitique de vouloir les faire disparaître.

Lord Grey, gouverneur général du Canada, un jour qu'il rendait visite à l'école Victoria, à Québec, dans le mois d'août 1910, disait aux élèves:

Qu'il était tout autant dans l'intérêt des Canadiens de langue anglaise d'apprendre le français qu'aux Franco-Canadiens d'apprendre l'anglais.

Lord Elgin, écrivant de Montréal à lord Grey, le 4 mai 1848, disait:

J'ai hâte d'apprendre que vous avez pris les mesures nécessaires pour la révocation de cette partie de l'acte d'union qui impose des restriction à l'usage de la langue française. Je dois de plus avouer que, pour ma part, je suis fermement convaincu que le système de vouloir dénationaliser les Français est mauvais. En général, ces tentatives produisent un effet tout opposé à celui qu'on cherche; elles ont pour résultat d'aviver la flamme des préjugés nationaux, et l'animosité n'en brûle qu'avec plus d'ardeur. Vous pourrez peut-être américaniser, mais croyez-m'en, vous ne pourrez jamais, par ces méthodes, angliciser les habitants français de la province.

Lord Grey, en réponse à lord Elgin, le 1er juin 1848, écrit ce qui suit:

J'admets avec vous l'erreur politique de la tentative... Conséquemment, bien qu'il soit regrettable, je l'avoue, de modifier l'acte d'union en ce qui se rapporte aux langues, je me rendrai immédiatement à vos désirs, en présentant un bill effectuant les changements désirés. Vous recevrez un avis officiel de cette intention.

Lord Elgin au comte Grey, Montréal, le 1er juin 1848:

Permettez-moi aussi de vous rappeler qu'il importe de faire disparaître les restrictions que l'acte d'union a mises à l'emploi de la langue française.

Je ne dirai rien de plus sur ce point. Nous sommes, je crois, tous d'accord pour dire que c'est un avantage et un bien pour le Canada que de posséder deux langues. Ceux des membres de cette Chambre qui ont voyagé—et il y en a beaucoup—savent que, quand ils vont en Angleterre, en France, en Italie, en Autriche, en Allemagne, en Suisse, ou dans tout autre pays d'Europe, rarement ils font la rencontre d'un homme de quelque éducation qui ne connaisse pas deux ou trois langues, ou même plus.

Nous sommes sur le point d'entreprendre une campagne pour l'extension de notre commerce extérieur. J'ai écouté avec intérêt les déclarations instructives qu'a faites l'autre jour à la Chambre l'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster). Nous lui souhaitons du succès dans la campagne qu'il entreprend pour faire connaître nos produits à l'étranger et pour amener chez nous le commerce des autres pays. Il sera le premier, je n'en doute pas, à dire à la Chambre combien il serait avantageux aux habitants de la province d'Ontario, comme de toute autre partie du Canada, d'avoir parmi leurs employés des hommes qui sachent écrire le français. Le français, en effet, est universellement employé en Russie, en Suisse, en Italie, à vrai dire dans tous les pays d'Europe qui ne sont pas de langue anglaise.

L'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) nous a appris hier cette étonnante nouvelle que, lors de l'arrivée à Berlin des plénipotentiaires de la Turquie, ceux qui ont voulu être compris de l'assemblée ont dû s'adresser à elle en français. Nous ne demandons pas, par conséquent, à la belle province d'Ontario d'adopter une chose indigne d'elle; nous ne lui demandons pas d'oublier les vieilles traditions de la race anglaise, dont elle est dans ce pays la souche principale. Nous ne demandons pour les

Canadiens français qu'un raisonnable privilège. Nous ne lui demandons pas d'imposer à ses enfants l'enseignement du français, mais seulement qu'il soit permis aux 250,000 Canadiens français, qui sont de bons et paisibles citoyens de cette province, d'inculquer à leurs enfants la connaissance de la langue française, tout en leur apprenant la langue anglaise à leurs propres frais. Y a-t-il là quelque chose de malséant? Y a-t-il dans ce vœu que nous formulons rien qui soit contraire aux intérêts britanniques? Y a-t-il rien de déloyal dans cette demande?

Voyez de quelle manière les Provinces maritimes ont réglé cette question. Voyez l'île du Prince-Edouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse. Permettez-moi de faire en passant cet éloge de la Nouvelle-Ecosse, que toujours elle a été au Canada à l'avant-garde des progrès de l'instruction et qu'elle a fourni au reste du Dominion des esprits dirigeants dans les choses de l'éducation. Qu'il me suffise de mentionner le président Falconer, de l'université de Toronto, feu le principal Grant, de l'université Queen, sir William Dawson à Montréal et beaucoup d'autres. La province de la Nouvelle-Ecosse est petite de population et de territoire, mais dotée d'un splendide système d'enseignement et dirigée par des hommes à vues larges qui ont joué un grand rôle dans cette sphère d'activité, elle a sans peine résolu cette question.

Je lisais, l'autre jour, le rapport du ministre de l'éducation à la Nouvelle-Ecosse et j'ai été heureux de constater que l'on y avait publié en français le rapport sur le système bilingue.

En 1871, peu après la création de la Confédération, il a été fait un appel à cette Chambre relativement à la question des écoles du Nouveau-Brunswick. Cette question a été retirée de l'arène fédérale et, sous la direction d'hommes sages, elle a été résolue à la satisfaction de la minorité acadienne de cette province. Quel plaisir ce doit être aujourd'hui pour un représentant du Nouveau-Brunswick d'entendre dire à un membre de la minorité que, dans cette province, il leur a été fait justice. J'ai une plus haute opinion et une plus haute idée de la province d'Ontario que beaucoup d'autres. Je ne la considère pas comme disposée à faire quoi que ce soit qui blesse la minorité, non plus qu'à commettre délibérément une injustice aux dépens de celle-ci. J'ai toute confiance en elle. Depuis les quinze dernières années je n'ai pas visité cette province autant que je le faisais autrefois. J'avais cette habitude anciennement de me rendre dans les comtés d'Essex, de Kent, d'Oxford, à Toronto et dans diverses autres régions de la province. Assez souvent, il m'est arrivé de parcourir toute la province avec des ministres de la couronne et avec des hommes qui occupaient des positions éminentes dans les affaires. Dans chacune de ces occasions, j'étais reçu comme quelqu'un de la famille et, comme citoyen de la province de Québec, on me faisait toujours bon accueil et toujours on m'accordait une franche hospitalité. J'ai constaté que l'on y était parvenu à un degré d'avancement, de progrès, d'activité industrielle et de prospérité dont nous ne jouissons pas malheureusement dans la province de Québec.

On ne saurait prétendre qu'une province si progressiste en pareille matière soit rétrograde sur une question comme celle-ci, quand il s'agit d'un principe qui n'a nullement le mérite de la nouveauté.

De temps immémorial, la province de l'Ontario a permis l'enseignement du français. Les vieux parlementaires ici se rappellent feu l'honorable R. W. Scott, mort à un âge avancé et qui fut l'auteur de la loi des écoles séparées d'Ontario. Plus d'une fois, il m'expliqua les difficultés qu'il lui fallut vaincre pour faire adopter cette mesure; or, lorsqu'en 1863, elle fut votée par la majorité du Parlement canadien, majorité qui comptait vingt-cinq députés protestants, ce fut la consécration des droits de la minorité catholique dans la province d'Ontario. Cette mesure est tout à l'honneur de la province d'Ontario. Le résultat obtenu au point de vue religieux peut l'être également au point de vue ethnique.

Ne vous semble-t-il pas singulier, monsieur l'Orateur, qu'au moment même où, à Verdun, à quelques milles de Paris, la France, depuis trois mois, verse le plus pur de son sang, pour repousser les hordes d'envahisseurs teutons, afin de sauver la liberté de l'Europe, comme autrefois Charles Martel, à Poitiers, sauva l'Europe de l'invasion des musulmans, ne vous semble-t-il pas singulier, dis-je, qu'ici même, dans la principale colonie de l'empire, il nous faille demander, solliciter, supplier presque à genoux, pour qu'on nous permette d'enseigner à nos enfants la langue parlée par ces héros autour des murs de Verdun?

Je ne saurais me persuader que le gouvernement de la province d'Ontario ait définitivement réglé cette question. De la province d'Ontario j'attends un meilleur traitement, et à la suite des requêtes présentées j'espère qu'on remettra la question à l'étude, comme cela se peut faire facilement.

La minorité n'est nullement exigeante. Dans un document que je viens de lire, elle

déclare qu'elle soumettra volontiers ce grief à l'arbitrage. Elle consent à ce que le département de l'éducation d'Ontario prenne à sa charge le système scolaire d'Ottawa, le plus important de toute la province à cet égard. Elle consent à ce que la commission qu'elle a elle-même élue se retire absolument, pourvu que la commission nommée se retire aussi, et alors le département de l'instruction publique d'Ontario prendrait à sa charge l'administration des écoles. Elle veut bien que cet arrangement continue jusqu'à ce que le conseil privé d'Angleterre ait décidé la question. quel que soit ce jugement, qu'il soit ou non favorable à la minorité, c'est bien la province et le gouvernement d'Ontario qui en dernière analyse en feront l'application.

Les citoyens d'Ontario sont forts; ils sont puissants et riches. La Providence les a dotés de tous les éléments voulus pour la création d'un grand peuple. Ils ont fait preuve de noblesse d'esprit dans le recrutement qui s'effectue au sein de la capitale de la province.

La ville de Toronto seule a envoyé près de 30,000 hommes, presque 10 p. 100 de tous les soldats recrutés au Canada. J'envie le magnifique exemple donné par Toronto, en envoyant 30,000 soldats au front pour défendre les droits des nations opprimées de l'Europe.

Il y a deux mois, à l'ouverture de la législature d'Ontario, le lieutenant-gouverneur dans le discours du trône, s'est exprimé dans ces termes:

> Jusqu'ici, les rapports réciproques des puissances européennes ont été réglementées et dirigées dans une large mesure par des engagements consignés dans les traités, par le droit international, par la coutume et par la bonne foi. Par suite de la répudiation de ces restrictions et de ces obligations, à la poursuite d'une ambition illimitée et sans scrupule, le monde a été plongé dans une guerre universelle. La nation britannique s'est donc vue forcée de recourir aux armes pour défendre son honneur, pour faire respecter les droits garantis des petites nations et pour protéger l'empire contre toute attaque.

Voilà pourquoi les jeunes hommes de Toronto, de concert avec ceux de l'ancienne province d'Ontario et des autres provinces, sont allés en France. Nous demandons aux citoyens d'Ontario qui sont demeurés au pays s'ils ne pourraient pas faire pour une petite minorité de l'Ontario ce que ces jeunes soldats s'efforcent de faire pour d'autres minorités en Europe. En ce moment, nous avons ce bonheur de nous trouver éloignés du théâtre des hostilités. Nous n'avons pas été martyrisés comme l'a été l'infortunée Belgique. Notre âme n'a pas été brisée et déchirée comme l'âme de cette glorieuse France. Nous jouissons des bienfaits de la paix. Une bonne Providence nous prodigue ses faveurs, et si la chose est nécessaire pour le bonheur et la grandeur d'un peuple, à coup sûr la première de nos provinces peut en pareille matière donner l'exemple. Quand bien même il se trouverait dans la province de Québec des hommes oublieux de l'honneur au point de reculer devant leur devoir du moment, cela autorise-t-il la province d'Ontario à ne pas nous encourager dans l'œuvre d'unification et de rapprochement des divers éléments ethniques du peuple canadien?

Cette question demeure dans le domaine provincial; mais le Gouvernement actuel et les représentants de l'Ontario dans cette Chambre peuvent exercer une grande influence pour obtenir sa solution, et j'espère que nous pourrons le faire avant la clôture de ce débat ou sinon dans une période de temps raisonnable, afin que l'on puisse mettre fin à cette malheureuse agitation.

Le député de Kingston (M. Nickle) a parlé hier soir de la détermination qu'avait le gouvernement d'Ontario de faire en sorte que chaque enfant de cette province puisse apprendre la langue anglaise. Il a dit que le règlement 17 avait été adopté pour venir à bout des écoles récalcitrantes, dans les localités où la langue anglaise n'avait pas été convenablement enseignée. Pour moi, je suis prêt à me soumettre aux mesures les plus énergiques qui pourraient être adoptées par la législature d'Ontario pour obtenir qu'une instruction juste et raisonnable en anglais soit donnée à chaque enfant de la province. Mais, si je suis prêt à le faire dans l'intérêt de l'enfant et dans l'intérêt de cette province et du Canada, je demande à cette province de ne pas arracher de la bouche de cet enfant la langue maternelle qui lui a été donnée par la nature et par Dieu, parce que l'homme qui est vraiment fidèle aux instincts de son cœur et de son origine ne sera jamais infidèle ou traître à son gouvernement ou à son souverain. Nous avons vu que le loyalisme a caractérisé les Canadiens français dans toute l'histoire de la race dans l'Ontario comme dans les autres parties des vieilles provinces canadiennes.

Qu'ont fait les Canadiens français dans Ontario? Ils sont arrivés comme les fils des premiers pionniers de ce pays, la plupart comme bûcherons, dans quelques cas comme navigateurs. Ils se sont avancés à travers les régions désertes, en suivant l'Ottawa jusqu'aux Grands lacs et plus loin

jusqu'à la tête du lac Supérieur; La Vérandrie vers les Rocheuses, d'autres à la Nouvelle-Orléans. Mais ceux qui se sont établis dans l'Ontario étaient les descendants de pauvres gens qui avaient pris la direction de l'Ontario à travers la solitude. Ils ne se sont pas rendus là dans un wagon Pullman, avec tous les avantages d'un chemin de fer moderne. Ils ne sont pas allés dans l'Ontario s'établir sur des terres où ils pourraient dans l'espace d'un an ou deux faire croître du blé sur des centaines d'acres.

Ils sont venus dans Ontario avec leurs femmes et leurs jeunes enfants, avec leurs bras robustes, sachant qu'ils étaient toujours sur le sol britannique. Ils ont ouvert le nord d'Ontario en suivant les cours d'eau dans leurs voyages. Ils se sont établis sur les rives de la rivière Détroit. Ils ont colonisé la partie est d'Ontario, et aujourd'hui ce sont des sujets dévoués et des citoyens d'Ontario respectueux des lois.

Pendant de nombreuses années un Canadien français fut jugé digne d'occuper un siège dans le cabinet de la province. Malheureusement, ils n'ont pas de représentant aujourd'hui, mais c'est un simple accident. Ces gens sont maintenant d'aussi bons colons et en réalité ils sont d'aussi bons citoyens d'Ontario qu'on peut en trouver dans cette province. Ils sont contribuables dans Ontario. L'argent qu'ils versent au trésor contribue aux frais de la province. Ils ne demandent pas pour leurs enfants les privilèges qui sont accordés aux enfants anglais de l'Ontario. Les enfants anglais peuvent aller aux écoles primaires, ils peuvent fréquenter les écoles secondaires, les écoles supérieures, les collèges et les universités. L'enfant anglais d'Ontario peut faire cela; il trouvera l'anglais enseigné partout où il ira; mais l'enfant français, que demandons-nous pour lui? Nous demandons pour lui l'enseignement de la langue anglaise qu'il apprend dans les écoles élémentaires et qu'il lui soit permis en même temps d'améliorer le français qu'il a reçu de ses parents. Il peut aller à l'école supérieure, mais il renonce à l'enseignement du français. Il peut aller au collège dans les mêmes conditions. Il n'y a pas d'enseignement de la langue française dans les écoles supérieures.

M. CURRIE: Il y a un cours de français dans les écoles supérieures et chaque collège doit l'enseigner.

L'hon. M. MARCIL: On l'enseigne pendant environ une heure par semaine.

M. CURRIE: Non, plus que cela, autant que l'anglais.

[L'hon. M. Marcil.]

L'hon. M. MARCIL: Alors, j'accepte la correction, mais on m'avait renseigné autrement.

Un DEPUTE: Ne croyez pas tout ce que vous entendez.

L'hon. M. MARCIL: Mais il n'y a pas de discussion sur ce point. Nous ne parlons pas de collèges; nous parlons simplement des classes élémentaires et nous demandons ce qu'Ontario a toujours accordé. De sa propre volonté, le gouvernement d'Ontario a introduit dans les statuts de la province une loi par laquelle on reconnaît l'enseignement du français dans les écoles élémentaires, sous certaines conditions, pour l'avantage des enfants canadiens français de la province.

Toute la question repose donc sur l'interprétation que l'on donne à ce règlement. Les Canadiens devraient être assez dépourvus de préjugés pour pouvoir donner une solution à un problème de cette nature. Pour ma part, si j'étais citoyen de la province d'Ontario, je serais disposé à soumettre une question comme celle-là à la décision de trois ou quatre citoyens marquants. Je proposerais la création d'une commission composée du principal Falconer, de l'université de Toronto, du principal Peterson, de l'université McGill, ainsi que du principal de l'université Queen, de Kingston; la minorité aussi devrait être représentée et je suis prêt à me soumettre au jugement que prononceront ces quatre citoyens. S'ils déclarent que l'enseignement du français autorisé par le règlement 17 est suffisant de quelque façon; si ces pédagogues distingués déclarent que le règlement 17 peut fonctionner à l'avantage et au bénéfice de la minorité française, je me soumettrai à leur décision. Mais nous sommes en face de la situation suivante: la minorité prétend que l'application de ce règlement est impraticable et qu'il tendrait à l'extinction petit à petit de l'enseignement du français dans l'Ontario.

Au sujet de la même question dans le Sud-Africain, Winston Churchill a prononcé les paroles suivantes que l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a déjà citées: "Il faut régler cette question, et le règlement devra être acceptable à la minorité."

Or, de quelle façon les hommes d'Etat de la Grande-Bretagne ont-ils réglé la question des langues dans le Sud-Africain? Existe-t-il dans les annales de la diplomatie britannique ou de la politique anglaise une page qui soit plus brillante que la solution des difficultés de l'Afrique du Sud? En

moins de cinq ans, d'anciens ennemis, des hommes qui avaient tenu en échec les armées anglaises devinrent les sujets les plus dévoués de l'empire. Voilà la politique que nous voudrions voir adopter dans la province d'Ontario. Nous demandons le "fair play" pour la minorité française de cette province. Nous demandons, monsieur l'Orateur, que l'on accorde à la minorité française de l'Ontario les grands privilèges que nous avons toujours accordés de grand cœur à la minorité anglaise dans la province de Québec. Dans cette enceinte siégent soixante-cinq députés de la province de Québec, dont quinze sont des représentants de langue anglaise. Ces quinze représentants pourraient se lever l'un après l'autre et proclamer, quels que soient la nationalité et le parti politique auquel ils appartiennent, qu'il est à l'honneur de la province de Québec que la minorité de cette province n'a jamais eu à se plaindre en quoi que ce soit en ce qui concerne la législation scolaire. Nous sommes fiers de ce résultat; c'est l'une des satisfactions que nous ayons relativement au système d'éducation qui est en vigueur dans la province de Québec. Nous ne demandons pas que la minorité française de l'Ontario soit traitée exactement sur le même pied. Nous ne demandons pas que la minorité ontarienne ait un conseil d'instruction publique indépendant à l'exemple de ce qui se passe dans la province de Québec. Nous ne réclamons pas tous les avantages ni tous les bénéfices dont jouit la minorité anglaise dans la province de Québec. Nous serions satisfaits de continuer à jouir du régime que vous nous avez accordé en ce qui concerne l'enseignement primaire.

Vous nous dites que le règlement 17 nous laisse les mêmes avantages, mais à certaines conditions. Mais nous considérons que ces conditions sont insuffisantes, injustes à notre égard et impraticables; voilà pourquoi nous vous demandons une nouvelle audience et un autre procès, afin de trouver une solution au problème. Allez-vous refuser ces justes demandes? La province d'Ontario va-t-elle refuser d'entendre de nouveau la cause? Je ne le crois pas. La province d'Ontario, suivant moi, est habitée par des hommes dont les idées sont généreuses sur la question de l'éducation.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a cité, hier soir, de longs extraits du rapport préparé par M. Merchant sur les écoles bilingues. J'ai en ce moment entre les mains une brochure qui répond à chacune des objections soulevées, mais je n'ose pas en infliger la lecture à cette Chambre, car je sais que c'est l'intention de tout le monde de terminer ce débat au plus tôt. Qu'il me suffise de proclamer que le rapport rédigé par M. Merchant, contient une bonne analyse des résultats du système bilingue dans la province d'Ontario. Il a rendu à la population française d'Ontario un hommage qu'elle n'oubliera pas. Il a proclamé que les écoles bilingues de la province d'Ontario sont satisfaisantes quant au programme suivi, mais qu'il serait possible de les améliorer sous d'autres rapports.

Si vous voulez bien me le permettre, je citerai un court paragraphe dans lequel il dit:

"Dans toutes les écoles que j'ai visitées, l'anglais constitue l'une des matières d'étude". Voilà l'assurance que donne lui-même M. Merchant. C'est un aveu dont nous devrions nous servir plus souvent. On pourrait l'utiliser avec avantage en réponse à ceux qui accusent nos écoles de ne pas enseigner l'anglais ou de refuser de nous rendre compte des intérêts publics et particuliers de notre population dans cette partie du pays. Que devons-nous penser à l'heure actuelle, de ceux qui assuraient que l'anglais ne fait pas partie de l'enseignement qui se donne dans nos écoles? "L'anglais constitue l'une des matières d'étude dans toutes les écoles que j'ai visitées", répétons-nous avec M. Merchant. Mais entrons un peu dans les détails de la question. La conversation anglaise, distincte de la lecture anglaise, fait partie du programme dans la plupart des écoles de l'est d'Ontario, mais il est rare qu'on la considère comme une matière distincte dans les écoles d'Essex et de Kent. Là où la matière est au programme on a réalisé des progrès assez satisfaisants.

Le résultat de la visite des écoles bilingues d'Ontario par M. Merchant est résumé ainsi qu'il suit:

Ces résultats sont rendus encore plus clairs par le tableau suivant, qui est constitué avec les chiffres que nous avons empruntés au rapport de M. Merchant:

Dans le 1er cours, sur 254 écoles qui furent visitées, 229 ont obtenu la note passable (d'excellent à mal exclusivement) ou 90·15 p. 100.

Dans le 2e cours, sur 252 écoles qui furent visitées, 192 ont obtenu la note passable, ou 76·20 p. 100.

Dans le troisième cours, sur 230 écoles visitées, 174 ont obtenu la note passable, ou 75·65 p. 100.

Dans le 4e cours, sur 163 écoles visitées, 143 ont la note passable, c'est-à-dire 87·73 p. 100.

A remarquer que ces écoles se trouvent dans tous les différents centres canadiens français de la province, à savoir: dans Russell, Prescott, Carleton, Nipissing, Algoma, Simcoe et Kent. La population canadienne française de ces districts se composant surtout de cultivateurs, il est évident que ses enfants n'ont pas toutes les facilités voulues pour fréquenter l'école

Les Canadiens français sont fiers des succès obtenus par leurs enfants à l'école. Dans

la ville d'Ottawa, il y a des cas remarquables de progrès fait par des élèves des écoles bilingues, et l'on peut en dire autant de certaines localités rurales de la province d'Ontario. Les chiffres que voici établissent le nombre des élèves des écoles bilingues qui ont passé les examens d'admission:

Année.	Nombre d'élèves.	Age moyen.
Casselman, 1908 à 1912	12	13 à 15
Hawkesbury, 1908 à 1912	27	12 à 15
" 1914	18	
Bourget, 1912	6	13 à 15
Embrun, 1907 à 1912	32	13 à 16
" 1913	5	
" 1914	7	
Rockland, 1908 à 1913	23	12 à 16
Clarence-Creek, 1913	5	13 à 14
Fournierville, 1914	5	14
Mattawa, 1914	4	12 à 14 et 16
Saint-Eugène de Prescott, 1914	6	13 et 14
Sudbury, 1915	10	13 et 14

Cela fait voir que dans la province d'Ontario en général il est sorti des écoles bilingues des élèves qui pouvaient passer les examens d'admission. Ce point me paraît tellement clair que je n'insisterai pas à le démontrer à la Chambre ni à faire d'autres citations à l'appui de mes dires. Je ne songerai pas non plus à faire de l'histoire, à démontrer ce qu'ont été les rapports entre les deux races, les difficultés qui ont précédé l'introduction du régime des écoles séparées, ni celles qu'il fallut résoudre, lors de la Confédération, au moyen d'une entente entre sir George-Etienne Cartier, sir John Macdonald et les représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

Quelles qu'aient été les erreurs du passé, espérons que le passé restera enterré, et au moment où le vieux monde va subir une rénovation, tâchons de tirer une leçon et une inspiration des grands sacrifices qu'un si grand nombre de nos compatriotes font tous les jours; inspirons-nous de ces grands évènements et travaillons à redresser quelques-uns de ces griefs qui ont toujours été une cause de dissention et de faiblesse chez notre population.

Sir John Macdonald est sans doute le plus grand conservateur que ce pays ait produit; c'est lui qui, avec George Brown, sir George Cartier, et les représentants des Provinces maritimes, a fait la Confédération. Pourquoi la Confédération fut-elle établie? Parce que, dans ce pays, le gouvernement était devenu impossible, ses exigences allaient au delà des ressources de ces hommes d'Etat les plus éclairés et les plus illustres. Il existait depuis longtemps des antipathies de race entre la province de Québec et celle d'Ontario, et l'on pensa que la Confédération mettrait fin à certaines questions en les transférant du domaine provincial au domaine fédéral. Lors de la confédération, la province de Québec ne fut pas consultée par rapport à ce projet, il n'y eut pas d'élections, on ne demanda pas au peuple s'il était pour ou contre; mais l'épiscopat de la province de Québec et les chefs du parti conservateur décidèrent que la confédération étaient le seul moyen de mettre fin aux difficultés qui surviendraient, comme, par exemple, celle qui a surgi au sujet des écoles bilingues. Quand la province de Québec est entrée dans la Confédération, elle savait qu'elle serait la seule province française du Canada; qu'il y aurait plus tard sept ou neuf provinces; que sa population serait en minorité; qu'elle n'aurait que 65 députés au Parlement, quel que fût le chiffre de la population totale du pays; mais par contre, elle connaissait les principes britanniques, elle avait foi dans l'idéal anglais, dans les promesses qu'on lui avait faites de la part de la couronne, dans l'habileté du Parlement impérial à faire respecter l'acte de l'Amérique britannique du Nord; elle avait confiance que les droits des citoyens de langue française seraient protégés sous le nouveau régime.

Sir John Macdonald qui présida les conférences relatives au projet de confédération et figurait alors depuis longtemps parmi les grands hommes du Canada, prononça des paroles fort mémorables qu'il est fort à propos de rappeler dans les circonstances actuelles.

Les Canadiens français d'Ontario ne demandent pas à être mis sur un pied d'égalité; ils ne demandent qu'une part restreinte dans la direction de l'enseignement dans cette province, tout en apprenant l'anglais et en acceptant les règlements et l'inspection du gouvernement. C'est une demande bien raisonnable. Sir John A. Macdonald, parlant de la race française dans ce pays, sans s'occuper du rôle qu'elle avait joué par le passé ni de la position qu'elle pourrait occuper à l'avenir, s'exprimait ainsi:

> Je ne partage aucunement le désir exprimé dans certains quartiers qu'il faudrait, par un moyen quelconque, opprimer une langue ou la mettre sur un pied d'infériorité vis-à-vis d'une autre. Je crois que l'on n'y parviendrait pas, si la chose était essayée, ou que ce serait une folie et une malice, si la chose était possible. L'affirmation souvent faite que le Canada est un pays conquis n'a pas de sens. Que le Canada ait été conquis ou cédé, nous avons une constitution en vertu de laquelle tous les sujets anglais sont sur un pied de parfaite égalité, ayant des droits égaux en matière de langue, de religion, de propriété et de liberté personnelle. Il n'y

a pas de race supérieure; il n'y a pas de race conquise; ici, nous sommes tous des sujets britanniques et ceux qui ne sont pas d'origine anglaise n'en sont pas moins des sujets britanniques.

Dans ces quelques phrases, sir John Macdonald expose d'une manière saisissante ce qu'il désirait pour ce pays.

J'ai l'honneur de représenter dans cette Chambre, depuis seize ans, une circonscription électorale ayant une population de langue anglaise de cinq mille âmes—les descendants d'anciennes familles loyalistes qui habitent New-Richmond, New-Carlisle et le canton d'Hamilton. Cette population de langue anglaise comprend plusieurs croyances et plusieurs nationalités. On y trouve des presbytériens, des anglicans, des baptistes, et quelques "Brethren"; la plupart d'entre eux parlent le français.

A ce propos, permettez-moi de donner un exemple de la générosité des électeurs de ce comté, avec l'espoir qu'il contribuera à ramener la province d'Ontario aux beaux jours d'autrefois, alors que Lafontaine, battu dans Rimouski, fut élu dans le comté de York.

En 1896, dans un temps où la question des écoles du Manitoba agitait vivement tout le pays, le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) n'hésita pas à demander le renvoi à six mois d'un projet de loi de coercition, préférant s'en rapporter à l'esprit de justice et de loyauté de la population manitobaine, comme nous faisons en ce moment, à l'égard de la population d'Ontario. C'est dans ces temps troublés que le comté de Bonaventure, avec 25,000 Canadiens français et 5,000 Canadiens anglais, nomma à une écrasante majorité, un français, un huguenot protestant, M. Fauvel. Dans un temps où les questions de race et de religion étaient discutées avec acrimonie dans tout le pays, les électeurs Canadiens français et catholiques du comté de Bonaventure sont restés sourds aux appels faits aux passions et aux préjugés et ont choisi un Français protestant pour les représenter dans cette Chambre, et M. Fauvel est resté le député de Bonaventure jusqu'à sa mort.

Ce n'est pas la première fois que le Parlement est appelé à s'occuper de questions de cette nature. Hier, l'honorable chef de l'opposition a rappelé l'attitude prise par celui qu'on a appelé le grand vieillard d'Ontario, sir Oliver Mowat, qui avait réussi à donner une solution pacifique à ses conflits, dans sa province. Nous avons eu également dans Québec un grand vieillard qui a été aussi un des collègues de l'honorable chef de l'opposition. Je veux parler de sir Henri Joly de Lothbinière. Sir Henri fut le seul premier ministre protestant qu'ait jamais eu la province de Québec. Il fut appelé à cette position parce que les électeurs de la province, sans s'inquiéter de ses croyances religieuses et du pays d'origine de ses ancêtres, avaient confiance dans ses lumières, son honnêteté et sa droiture.

Parmi les quinze députés de langue anglaise qui représentent ici des collèges électoraux de la province de Québec, douze au moins sont élus dans des comtés où les électeurs français et catholiques sont en majorité. Les électeurs de la province de Québec ne se laissent pas influencer par les questions de race et de religion. Peu leur importe que le candidat qui sollicite leur suffrage parle l'anglais ou le français, soit protestant ou catholique; ils voteront pour lui, s'il a su gagner leur confiance. Dans la province d'Ontario, on tient compte de la religion et de la nationalité d'un candidat, mais il n'en est pas ainsi dans la province de Québec. Je connais bien les habitants de la province voisine; je sais qu'ils sont les descendants de ceux qui ont préféré s'expatrier de la vallée de la Mohawk, plutôt que de renoncer au drapeau de leurs pères qu'ils avaient apporté avec eux sur le continent américain; je sais que la population d'Ontario veut, à tout prix, maintenir les institutions et les traditions britanniques dans cette province. Mais permettez-moi de vous dire, monsieur l'Orateur, appuyé sur les enseignements de l'histoire, que le meilleur moyen d'assurer le maintien des institutions et des traditions britanniques, non seulement dans Ontario, mais dans tout le Canada, c'est d'appliquer ici, en toutes choses, la politique que l'Angleterre a toujours pratiquée dans ses colonies et ses possessions.

C'est un sujet d'orgueil pour la Grande-Bretagne, qu'il n'y ait pas d'esclaves sous son drapeau, que les chaînes de celui qui était autrefois en servitude tombent dès qu'il a mis le pied sur son sol. Est-ce un honneur pour le Canada qu'une partie de ses habitants ait à se plaindre au sujet de leur langue ou à tout autre sujet? Je ne m'attarderai pas plus longtemps à discuter cette question. A mon avis, toute la députation est assez bien fixée. Elle admettra probablement que la province d'Ontario a quelque chose à faire dans le présent cas.

Ce que je demande au nom des Canadiens français n'est pas déraisonnable. Le français a toujours été leur langue depuis le temps où l'Ontario était encore un pays presque désert. Il était enseigné sur les rives de la rivière du Détroit, lorsque la ville

de Toronto n'existait pas encore. La langue française était parlée aux confins de la province. Les représentants d'Essex-Nord et d'Essex-Sud connaissent la bravoure et la fidélité de la population française, et le député de Kent peut rendre témoignage au mérite des habitants français de ce comté. Ceux d'entre nous qui habitent la ville d'Ottawa savent, comme les citoyens canadiens français de cette ville sont paisibles et respectueux des lois. Aussi bien que nous, ils sont contribuables, ils sont canadiens, ils sont sujets britanniques et pourquoi leur donnerait-on lieu de se plaindre? Pourquoi y aura-t-il un abus en ce pays? Je n'ai rien à gagner à m'appesantir davantage sur ce point, et je résumerai maintenant mon raisonnement. La minorité ne demande rien de déraisonnable. Elle prie le gouvernement de la province d'Ontario de donner une instruction anglaise à ses enfants, d'établir des règlements à cet effet et d'en surveiller l'application. D'un autre côté, elle voudrait qu'on leur enseignât, à ses frais, assez de français pour leur permettre de conserver leur langue à laquelle ils tiennent autant qu'à la vie.

Il ne sert de rien de demander à quelqu'un de renoncer à sa langue ou à ses plus chères aspirations. Ainsi que lord Dufferin l'a dit, c'est une partie du patrimoine canadien et un attrait de plus de notre vie nationale que la diversité des langues parlées par des gens unis par le lien commun de la langue anglaise qui demeurera toujours l'idiome de la grande masse du peuple canadien. Le français ajoute un charme aux diverses manifestations de notre vie sociale. Pensez à l'étranger, un Européen peut-être, qui quitte d'autres pays pour visiter le Canada. Où dirigera-t-il ses pas pour trouver quelque chose d'historique, de pittoresque, d'intéressant, dans les anciennes annales du Canada? Nous savons tous où il ira. Il se rendra au berceau de la civilisation canadienne, vers les rives du Saint-Laurent, au bord de la mer, à la source de notre histoire, là où les Anglais ont accompli leurs premiers exploits sur ce continent, et où s'est cimentée entre les deux nations cette union dont le résultat a été le développement de ce grand Dominion—la création de ce vaste empire de l'Amérique du Nord.

Cette Chambre renferme des représentants des deux extrémités et du cœur du pays. Ces représentants savent ce que l'élément français a fait pour le Canada. Ils ont appris dans l'histoire qu'on leur enseignait à l'école ce qu'ont faits les premiers colons, ce qu'ont fait les missionnaires et ceux qui sont venus ici comme les précurseurs de la civilisation. Ils savent aussi que l'élément français n'a jamais manqué de fidélité et de dévouement au service du roi d'Angleterre. Les uns après les autres, les gouverneurs du Canada ont rendu témoignage à l'attachement de la population française, non seulement de la province de Québec, mais aussi de l'Ontario.

Le roi d'Angleterre lui même, lorsqu'il était prince de Galles, a visité les plaines d'Abraham à Québec, et il a été touché du beau spectacle que les Canadiens pouvaient offrir à un moment donné. Quel était ce spectacle? C'était la réunion sur les plaines d'Abraham de représentants de tout le Canada. Dans cette circonstance, feu sir James Whitney, l'un des plus grands hommes qui aient représenté cette province, était là de la part de l'Ontario. D'autres citoyens distingués de tous les coins du Canada s'étaient rencontrés sur un même terrain pour passer l'éponge sur les querelles qui avaient autrefois causé la désunion au sein du peuple canadien. Ils cherchaient a établir des liens d'amitié et d'entente cordiale.

Je ne veux pas finir mon discours sans toucher à un sujet dont il n'est pas fait mention dans le projet de résolution soumis à la Chambre. Il a été question en cette enceinte de la situation où se trouve la minorité française du Manitoba. L'interprète naturel des sentiments de la population française du Manitoba est le représentant de Provencher (M. Molly) dans la circonscription duquel se trouvent la plupart des habitants de langue française de cette province. Etant malade et incapable de se rendre ici, il m'a prié, il y a deux à trois semaines, de vouloir bien le remplacer et exposer à la Chambre, au cours de ce débat, la situation de la minorité française du Manitoba.

Je ne demande pas qu'on en use à l'égard des Canadiens français du Manitoba autrement qu'envers ceux de l'Ontario. Ce que nous avons à demander à l'une de ces provinces, nous le demandons à l'autre. Je regrette qu'au Manitoba l'on ait rouvert l'ancienne blessure que nous croyions définitivement guérie. Nous avions lieu de penser qu'à la suite de toutes les difficultés et de toutes les inquiétudes qui, dans le pays tout entier et non pas seulement au Manitoba, avaient assailli les deux partis politiques, cette question scolaire était réglée une fois pour toutes. Malheureusement, la voici encore rouverte, et pourquoi? Parce que le gouvernement manitobain a fait abroger un article de la convention

Laurier-Greenway, convention qui, dans le temps, avait été conclue entre le Gouvernement fédéral et la province du Manitoba. L'article que l'on a abrogé est très court et conçu ainsi qu'il suit:

En toute école où il y a dix élèves de langue française ou dont la langue maternelle n'est pas l'anglais, l'enseignement se fera en français ou en telle autre langue maternelle et en anglais, d'après le système bilingue.

Après avoir été pendant quinze ans en vigueur dans les écoles du Manitoba, cet article de la convention Laurier-Greenway, la législature manitobaine en a décrété l'abrogation par un vote de trente-six voix contre huit. La minorité se composait d'un seul député protestant de langue anglaise, M. Dow, des six députés canadiens français appartenant aux deux partis politiques, et du représentant de la circonscription de Gimli, le seul député ruthène à la législature. Ces huit députés protestèrent contre l'abrogation de cet article qu'ils jugeaient dans l'intérêt de la minorité française du Manitoba, dont la situation est toute particulière.

Il n'y avait pas encore de blancs dans l'Ouest en 1720, à l'époque où Pierre de la Vérandrye partait du lac des Bois pour se diriger vers le Manitoba et allait planter la croix sur l'île du Massacre, étant le premier à dresser l'emblème du christianisme en cette partie de l'Amérique du Nord, ouvrant ainsi la voie aux pionniers et aux colons qui devaient venir après lui.

En 1870, à la veille de l'entrée du Manitoba dans la Confédération, les délégués de l'Assiniboine et des territoires du Nord-Ouest entamaient des négociations avec les représentants du Gouvernement fédéral et obtenaient la reconnaissance de leurs droits et privilèges qui furent subséquemment confirmés par la législature manitobaine.

En 1890, l'adoption de la loi scolaire décrétait l'abolition des écoles dites séparées.

C'est alors que commença la longue série de revendications auprès du parlement fédéral, revendications qui aboutirent au dépôt, en 1896, du bill réparateur, et, finalement, à l'élection générale où le peuple se prononçait contre la contrainte—et je crois qu'à cette heure encore ou à toute autre époque, le peuple repousserait les mesures coercitives, quelle qu'en fût la nature.

Je n'entends priver aucun de mes semblables, quelle que soit son origine et quels que soient ses avantages, du contentement qu'il éprouve à garder la langue et les traditions de sa race; mais, eu égard aux conventions établies entre les représentants français et écossais de l'Assiniboine, eu égard à la loi du Manitoba et à la décision du conseil privé, eu égard surtout à la convention Laurier-Greenway qui, il est vrai, n'était qu'un chiffon de papier, mais n'en constituait pas moins une sorte de traité entre le gouvernement fédéral et la province du Manitoba, traité qui fut ratifié par la législature manitobaine et par lequel la province s'engageait à reconnaître certains droits aux minorités, les Canadiens français du Manitoba croient avoir des droits autres que ceux des gens qui sont venus s'établir après eux dans cette province.

Tant que les Canadiens français furent seuls à réclamer l'exercice de ces privilèges, tout alla assez bien, paraît-il; mais plus tard, la situation se trouva compliquée par l'arrivée au Manitoba de nouveaux éléments étrangers qui voulurent être admis à bénéficier des dispositions de l'article en question; et c'est en cela, me dit-on—je n'ai pas lu le compte rendu du débat—que réside la cause de l'abrogation de cet article.

Mon honorable collègue de Provencher (M. Molloy) est absent, mais c'est à sa demande que je donnerai lecture à la Chambre de la résolution que les représentants de tous les Canadiens français du Manitoba, réunis à Saint-Boniface la veille du jour où le projet de loi fut déposé à l'Assemblée législative, adoptaient dans le but de mettre la législature au fait de l'attitude des Canadiens français de cette province. La résolution, proposée par M. Talbot, député de la Vérandrye, était ainsi conçue:

Attendu que la population française et catholique du Manitoba possède par la loi naturelle, par titre de première occupation, par traités solennels, par l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, par le pacte fait solennellement entre les délégués du territoire de l'Assiniboia et des Territoires du Nord-Ouest et la Puissance du Canada, par l'Acte du Manitoba et des législations subséquentes, des droits et privilèges qui ont été violés par la législature du Manitoba;

Attendu que la minorité française et catholique de la province du Manitoba a joui de ses droits nationaux et religieux jusqu'à l'adoption de la loi manitobaine de 1890, alors que leurs droits constitutionnels ont été retranchés des statuts de la province;

Attendu que la minorité française et catholique a fait reconnaître ses droits constitutionnels par le haut tribunal de l'empire britannique;

Attendu qu'en 1897 un règlement général connu sous le nom de Règlement Laurier-Greenway a été passé entre le conseil exécutif du Canada et du Manitoba, lequel règlement remettait à la minorité française et catholique de cette province une partie seulement de ses droits constitutionnels;

Attendu que la dite minorité n'a jamais été partie à ce règlement et ne l'a jamais accepté comme règlement complet et final, mais qu'elle l'a simplement accepté comme une satisfaction partielle de ses droits;

Attendu que le premier ministre actuel du Manitoba, l'honorable Tobias Crawford Norris, était au moment de l'adoption de ce règlement député à la législature du Manitoba, appuyant le parti au pouvoir, et conséquemment était partie au contrat en faveur duquel il a alors voté;

Attendu que depuis ce jour la minorité manitobaine a toujours réclamé la pleine et entière reconnaissance de ses droits constitutionnels;

Attendu que le conseil exécutif actuel de la province, avec le concours de la majorité des députés, présente à l'assemblée législative une loi supprimant encore les droits de la minorité catholique et française de cette province en dépit des traités sacrés reconnus par le plus haut tribunal de l'empire britannique;

Attendu que cette action est tyrannique, inconstitutionnelle et contraire à toute conception et juste définition du British Fair Play;

Attendu que la Grande-Bretagne et l'empire britannique font en ce moment la guerre pour la revendication de la signature de la Grande-Bretagne à un traité;

Attendu qu'un traité signé et fait au Canada ne doit pas être un chiffon de papier ici plus qu'il ne l'est en Europe, à moins qu'il n'y ait deux codes d'honneur;

En conséquence:

Les membres du comité de vigilance catholique et français nommés à Saint-Boniface à une assemblée publique tenue le 9 février 1916 agissant en leur nom et au nom de leurs compatriotes et coreligionnaires de la province du Manitoba, déclarent solennellement leur attachement absolu à la constitution de leur pays;

Ils protestent énergiquement contre toute législation comme celle proposée actuellement et ils expriment solennellement leur détermination indomptable de résister à toute loi qui pourrait être rendue contre leurs droits et privilèges tels qu'ils sont définis par la constitution du pays.

Ils prennent de plus l'engagement solennel de se servir à leur discrétion et selon leur jugement de tous les moyens constitutionnels et nécessaires pour empêcher la mise à exécution de cette loi.

On n'a pas encore saisi la Chambre de la question manitobaine, quoique le très honorable premier ministre, me dit-on, y a fait allusion. Ensuite, on prétend que les députés n'ont rien à voir à la législation de l'Ontario, parce que le Gouvernement ayant refusé de l'annuler, l'a mise hors de la juridiction fédérale, tandis que la loi du Manitoba n'a pas encore pénétré dans le domaine du Parlement. Je tenais à montrer qu'en défendant les droits de la minorité ontarienne, je ne mettais pas de côté la cause de nos compatriotes du Manitoba. La justice reste la même sur les bords du lac Ontario que sur les rives de la rivière Rouge. Ici comme là-bas, nous demandons à la majorité de reconnaître les droits que nous avons énoncés dans la résolution, comme les ont reconnus le plus haut tribunal de l'empire et toutes les lois impériales et canadiennes.

Mais voilà qu'on a violé ces droits. Je ne discuterai pas la question au mérite, parce que je n'ai pas entendu les allégués, mais après que nous en aurons fini avec l'amendement actuel, je me propose, au nom de la majorité manitobaine, de soumettre la résolution suivante, que ladite minorité a préparée pour faire présenter au Parlement. Je suis prêt à la présenter dès demain ou le jour que le ministère voudra bien indiquer. Je vais lire le texte de la résolution:

Attendu que conformément au conseil donné par les lords du comité judiciaire du Conseil privé dans leur jugement en date du 29 janvier 1895, en l'appel Brophy et autres contre le procureur général du Manitoba, Sa Majesté a daigné sanctionner, le 2 février 1895, décret de son conseil impérial;

Attendu que, en l'année 1895, 1896 et 1897, le Gouvernement du Canada, ayant à sa tête sir Mackenzie Bowell, sir Charles Tupper et sir Wilfrid Laurier respectivement, conformément aux termes dudit jugement et dudit décret du conseil impérial, a pris des mesures qui aboutirent à l'adoption par la législature du Manitoba d'une loi, 60 Victoria, chapitre 24, connue parfait sous le nom de convention Laurier-Greenway;

Attendu que la dite législature a adopté à sa dernière session une loi, abrogeant l'article 258 de la loi des écoles publiques de ladite province, lequel article, antérieurement à la consolidation des statuts de ladite province en 1910, se trouvait l'article 10 dudit statut 60 Victoria, chapitre 24;

Attendu que le rappel de ladite section 258 porte préjudice à une large partie de la minorité catholique-romaine de ladite province, en la privant d'un droit qu'elle estime essentiel à la bonne éducation de ses enfants et que, de plus, sa suppression affecte gravement le fonctionnement des autres clauses dudit règlement;

Attendu qu'il est opportun, surtout à cette époque critique de l'histoire de l'empire britannique, d'éviter toute cause de luttes intestines et de créer un sentiment de solidarité entre les divers éléments du Dominion,

En conséquence, la Chambre exprime son regret de ce que la législature du Manitoba, à sa dernière session, ait abrogé ledit article 258 de la loi des écoles publiques, révoquant par là une loi qu'elle avait adoptée après une longue et périlleuse agitation dans le but de faire droit à un important groupe de sujets loyaux de Sa Mejesté dans ladite province.

Si le Gouvernement veut m'en fournir l'occasion, je suis prêt à proposer cet amendement sur la motion de passer à la discussion des subsides. Etant données les affirmations qu'on a faites; vu le fait que cette question n'est pas encore du domaine fédéral, nulle demande n'ayant été faite en vue de l'annulation de cette mesure, et constatant que les honorables députés désirent sauver du temps et terminer cette session le plus tôt possible, je préférerais saisir l'occasion favorable la plus

rapprochée pour presser cette question. Ainsi, je remplirai la promesse que j'ai faite à mon honorable ami de Provencher (M. Molloy) dont nous avons tous appris avec regret la maladie. Il sera de mon devoir de faire un appel à cette Chambre en faveur d'une petite minorité dans la province du Manitoba. Cette minorité ne compte qu'environ 30,000 personnes, mais elle descend des premiers pionniers, de ces hommes à qui le gouvernement provincial a été confié par les autorités fédérales, lorsque celles-ci ont étendu leur autorité sur ce territoire. Ces gens avaient foi dans les paroles de ce Parlement, lorsqu'il adopta la loi du Manitoba; ils avaient foi dans le conseil privé de la Grande-Bretagne, lorsque celui-ci déclarait qu'on devait leur rendre justice; ils avaient foi dans la convention Laurier-Greenway, solennellement ratifiée par la province du Manitoba et insérée dans nos statuts. Ils avaient une raison de croire que la légère concession qu'on leur faisait, de donner à leurs enfants concurremment avec un enseignement anglais, une connaissance de la langue française, la première langue européenne entendue dans les régions de l'ouest canadien, serait respectée. Mais on l'a révoquée. J'ignore quelles sont les intentions du Gouvernement national à cet égard, s'il se propose de recommander l'adoption d'une loi quelconque, ou si la question pourra faire encore l'objet d'une demande d'annulation.

J'expose ces faits et ces vues à la Chambre et, en agissant ainsi, je sens dans mon cœur et dans mon âme que j'ai rempli mon devoir de Canadien, de sujet britannique et de représentant du peuple, impatient de travailler à l'harmonie, à la bonne volonté, à la concorde et à une meilleure entente entre les divers éléments qui composent le Dominion.

J'espère qu'au cours de mes observations, plus étendues que je ne l'aurais voulu, il n'est pas tombé de mes lèvres un seul mot de nature à blesser les sentiments d'aucun membre de la Chambre. Si oui, je m'empresse de m'excuser. Je soumets ces faits à mes collègues de la Chambre, ferme dans ma résolution de défendre la Constitution sous laquelle je suis né, le drapeau sous lequel j'ai grandi, et avec la conviction que le fair-play britannique sera accordé à tous les citoyens d'Ontario et du Manitoba, intéressés au règlement de ces différends regrettables.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): Je désire faire précéder mes observations d'une allusion personnelle. Lorsque j'étais beaucoup plus jeune, j'ai passé plusieurs années à remplir l'emploi très utile bien que peu rénumérateur—de maître d'école. J'ai dépensé la plus grande partie de ces années à l'enseignement dans les écoles publiques d'Ontario. une dans le comté d'Essex où il m'est arrivé d'avoir pour élèves quelques enfants français qui ne pouvaient pas dire un mot d'anglais, alors que je ne savais moi-même nullement le français. Et, tout étrange que cela puisse paraître à certains honorables membres de la gauche, ces enfants firent des progrès satisfaisants dans ces circonstances. J'ai été aussi principal, durant deux ans et demi, d'une des écoles les plus importantes de la province du Manitoba. Si je mentionne ces faits, c'est pour montrer que vu mes relations intimes avec le professorat j'ai fait de l'instruction publique au Canada une étude approfondie, surtout en ce qui concerne les provinces d'Ontario et du Manitoba. J'espère que mes remarques seront faites avec modération et équité, et sans offenser aucun membre de la Chambre. Mais je confesse candidement, monsieur l'Orateur, que c'est là une tâche assez difficile. En effet, habitant l'Ontario, il ne m'est pas aisé de siéger ici et d'entendre caractériser le gouvernement et la population anglaise de ma province natale de tyranniques, d'oppresseurs et le reste. Dans ces circonstances, on ne saurait faire montre de toute la modération que l'on voudrait. Mais je vous assure que je vais faire tout mon possible pour traiter cette question avec justice et d'une façon modérée.

En dehors comme dans cette Assemblée, on a discuté la question sous deux aspects. Ceux qui sont en faveur du système bilingue ont soutenu qu'on empiète sur les droits de la minorité canadienne française d'Ontario, non seulement ses droits garantis par la Constitution et la loi, mais encore ses droits naturels. Me permettra-t-on de jeter un coup d'œil rapide sur l'histoire, ainsi que l'ont fait d'autres députés qui ont pris la parole avant moi dans ce débat?

Je vois que dans le texte de la capitulation, signée à la suite de la bataille des plaines d'Abraham et de la prise de Montréal, une année plus tard, non plus que dans le traité de Paris de 1763, il n'y a pas un seul mot au sujet de la langue française ou de son usage en Canada. L'acte de Québec de 1774 ne contenait rien au sujet de la langue. Mais, il y avait une disposition, ample et généreuse, si je ne me trompe, pour la protection des inté-

rêts des catholiques romains établis au Canada à cette époque.

Survient ensuite l'insurrection des colonies anglaises de l'Amérique du Nord, dont le retentissement sur notre histoire et en particulier sur cette question fut grand. En effet, elle fut suivie d'une nombreuse immigration de loyalistes de l'Empire-Uni dans la province de Québec et dans les autres provinces. Il en est venu environ 50,000, je pense, dans la seule province de Québec. Environ dix mille se sont établis dans l'Ontario en 1783-1784. Plusieurs se sont établis dans la Nouvelle-Ecosse, au Cap-Breton et sur le fleuve Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick. L'établissement au pays de ces loyalistes, à qui on assura tous les avantages, suscita beaucoup de jalousie et d'autagonisme entre les deux races. Subséquemment, et en conséquence, si je ne me trompe, fut adopté l'acte constitutionnel de 1791, qui accordait un gouvernement séparé à chaque province. La population de l'Ontario, en 1791, était d'environ 20,000 anglais, et la population de Québec, de 125,000, dont un peu plus du tiers formé d'anglais. Au sujet de l'Acte constitutionnel de 1791, je dirai seulement qu'il n'y était fait mention d'aucune langue officielle.

Nous arrivons ensuite à l'acte d'union de 1840, qui fut mis en vigueur en 1841, et par lequel les deux provinces étaient réunies sous un seul gouvernement. Cet acte décrétait que l'anglais serait la seule langue employée dans les documents parlementaires. Cette disposition fut modifiée quelques années plus tard, il est vrai, mais il est bon de se rappeler dans quelles circonstances fut adoptée la loi constitutive de 1840, afin de mieux savoir la portée de l'acte constitutionnel de 1867. La population du Haut-Canada, en 1841, était de 465,357 habitants dont 14,763 étaient français La population du Bas-Canada, ou Québec, était de 698,000 dont 524,307 étaient français. En d'autres termes, la population des deux provinces que l'acte de l'Union avait réunies pour fins législatives, était de 539,074 Canadiens français et 624,283 anglais; ainsi à cette époque, la force numérique des deux groupes de population se faisait équilibre dans les deux provinces. Quelques années avant l'Union, des difficultés intérieures provoquèrent une insurrection en 1837. La population de la province de Québec, ou Bas-Canada, et celle de l'Ontario, ou Haut-Canada, avaient de nombreux griefs, et il me semble que si, à cette époque, quand on demanda le redressement des torts dont le peuple souffrait, cette question de langue avait été au nombre des griefs des insurgés, elle eût figuré dans les débats et il en eût été fait mention spéciale dans l'acte d'union de 1840, mais il n'en fut pas question.

L'Acte d'Union fut mis en vigueur, et comme je l'ai déjà dit, il contenait une disposition expresse décrétant l'emploi de la langue anglaise dans les documents parlementaires, disposition qui n'a été modifiée que quelques années plus tard. Pour résumer cette période de 1763 à 1840, je dirai que dans tous les actes qui ont été passés, soit ici soit par le gouvernement impérial, il n'y avait pas une ligne, pas un seul mot, aucune discussion au sujet de l'emploi de la langue française dans tout le Canada.

Les lois adoptées à différentes époques sur l'enseignement public ne font pas mention de la question de langue ni de l'institution d'écoles confessionnelles. Nous le constatons dans presque toutes les lois adoptées entre 1774 et 1867. Le gouvernement de la province de Québec, depuis que cette discussion est commencée, a voulu donner des conseils au gouvernement de la province d'Ontario et a fait voter une loi permettant à une classe de la population d'appliquer une partie de ses fonds à aider ses compatriotes de l'Ontario, compatriotes dans l'agitation menée contre le règlement 17. Voici quelques chiffres établissant pourquoi, à mon avis, la province de Québec ne devrait pas se permettre de donner des conseils à la province d'Ontario en fait d'instruction publique. Je ne donne pas ces chiffres avec l'intention ou le désir de froisser les sentiments de personne; je veux simplement indiquer des faits que tout le monde peut relever comme moi dans les statistiques du recensement.

D'après le recensement de 1901, il n'y avait dans la province d'Ontario que 10.23 p. 100 d'enfants d'âge scolaire ne sachant ni lire ni écrire. D'après le même recensement il y avait dans la province de Québec 22.08 p. 100 d'enfants d'âge scolaire ne sachant ni lire ni écrire. Prenez ensuite les chiffres du recensement de 1911; sur le nombre d'enfants de cinq ans et plus ne sachant alors ni lire ni écrire, il n'y en avait que 6.51 p. 100 dans la province d'Ontario, tandis que, dans la province de Québec, il y en avait 12.66 p 100.

Le très honorable chef de l'opposition a dit qu'il serait satisfait si, dans la province d'Ontario, le règlement 17 était révoqué et

que fût rétabli l'état de choses antérieur à 1912. J'ai déjà mentionné, comme je crois juste de le faire, les positions relatives des provinces de Québec et d'Ontario en ce qui regarde l'instruction des enfants. J'irai plus loin, cependant, et je dirai que dans la province d'Ontario, le nombre le plus considérable d'enfants qui ne savent ni lire ni écrire se trouve dans les comtés où les Canadiens français sont le plus grand nombre. Dans le comté de Nipissing, par exemple, d'après le recensement de 1911, il y avait 26,277 Canadiens français sur une population de 74,130 habitants. Dans ce comté, les enfants d'âge scolaire ne sachant ni lire ni écrire formaient une proportion de 15.23 p. 100. Dans le comté de Prescott, avec une population de 26,124 Canadiens français, sur un total de 26,968 habitants, la proportion des enfants d'âge scolaire ne sachant ni lire ni écrire était de 15.48 p. 100. Dans le comté de Russell, avec une population de 22,475 Canadiens français sur un total de 39,434 habitants, cette proportion était de 13.77 p. 100. Dans le comté de Glengarry, avec une population de 8,710 Canadiens français sur un total de 21,259 habitants, cette même proportion était de 15.70 p. 100.

Ici se pose la question de savoir pourquoi le comté de Prescott a une proportion de 15.48 p. 100 d'enfants d'âge scolaire qui ne sachent ni lire ni écrire, et le comté de Russell, 13.77 p. 100, tandis que le comté de Dundas, très rapproché de Prescott et de Russell, n'a que 4,75 p. 100 d'enfants d'âge scolaire qui ne sachent ni lire ni écrire, le comté de Carleton rien que 6.93 p. 100? Pourquoi Waterloo-Nord, par exemple, où il se trouve 23,352 Canadiens allemands sur une population totale de 33,619 habitants, ne montre-t-il que 6.26 p. 100 d'enfants d'âge scolaire qui ne sachent ni lire ni écrire, tandis que Prescott, où il y a 20,124 Canadiens français sur une population de 26,968 habitants, montre 15.48 p. 100 d'enfants d'âge scolaire ne sachant ni lire ni écrire.

M. PROULX: L'honorable député a-t-il les chiffres du comté de Frontenac?

M. EDWARDS: Oui; la proportion y est de 6.57.

M. PROULX: Addington?

M. EDWARDS: Je n'ai pas ici les chiffres pour Addington. Pourquoi Ottawa, la capitale du pays, a-t-elle un plus grand nombre d'enfants ne sachant ni lire ni écrire que toute autre ville de la province d'Ontario? Cela est certain, et c'est un fait qui, à coup sûr, mérite l'attention Je vous le demande sérieusement, n'était-il pas temps que le gouvernement de la province d'Ontario, vu l'état de choses que je viens de mentionner et que personne ne saurait mettre en doute, s'occupât tout de bon de cette affaire, non seulement par intérêt pour les enfants de langue anglaise, mais plus fortement encore par intérêt pour les enfants de langue française de la province d'Ontario qui, la chose est évidente, ne recevaient pas l'instruction qu'on aurait dû leur donner?

Je désire appeler l'attention de la Chambre sur cet autre fait que sur les 65 comtés de la province de Québec, deux seulement atteignent la moyenne générale de la province d'Ontario en ce qui regarde le degré d'instruction des enfants d'école, et, dans l'un, la population des Canadiens français n'est que de 29 p. 100. Voilà qui est très significatif à mon sens, et je crois avoir parfaitement raison de dire, moi qui suis de la province d'Ontario, que, dans les circonstances, nous avons le droit de ne pas accepter les avis du gouvernement de Québec, non plus que du peuple de cette province, dans les choses de l'éducation. Je dis ceci sans vouloir offenser personne, mais simplement parce que les faits sont là.

Les chiffres que je vais maintenant citer feront voir pourquoi la province d'Ontario occupe un rang aussi élevé sous le rapport de l'instruction. Nous avons dans cette province 12,016 instituteurs et nous dépensons $12,104,422 par année pour l'instruction publique. Le Manitoba compte 2,341 instituteurs et l'on y dépense $5,023,891. Dans la province de Québec, il y a 14,937 instituteurs, et la dépense n'y est que de $6,794,333. Quoique dans cette dernière province le nombre des instituteurs soit fort élevé, les appointements ne sont guère considérables. Il peut y avoir à cela de bonnes et suffisantes raisons, mais je ne me soucie pas de les rechercher. Au reste, les chiffres sont là qui parlent d'eux-mêmes.

Poursuivons cet argument.

On me dira peut-être: "mais il ne s'agit que de jeunes écoliers, d'enfants de cinq ans et plus". Consultons la statistique des Canadiens, du sexe masculin, de 21 ans et plus, c'est-à-dire, de ceux qui ont le droit de suffrage au pays, et que constate-t-on? La proportion des Canadiens illettrés, du sexe masculin, de 21 ans et plus, au Canada est de 9.55 p. cent. C'est là un pour-cent relativement peu élevé. La proportion de ceux qui ne savent ni lire ni écrire, pour l'Ontario et le Manitoba, n'est que de 4.91. Pour Québec, la

proportion de Canadiens, du sexe masculin, de 21 ans et au-delà, ne sachant ni lire ni écrire, est de 15.64, au regard de 4.91 pour l'Ontario et de 9.55 pour le Canada dans son ensemble. A cet égard, Québec est donc au bas de l'échelle parmi les provinces, et les seules parties de l'Ontario qui figurent à côté de Québec dans cette moyenne générale, ce sont les comtés de Prescott, où 21.75 p. 100 des votants ne savent ni lire ni écrire; Nipissing où 14.78 p. 100 des votants ne savent ni lire ni écrire; Russell, où 18.66 p. 100 ne savent ni lire ni écrire et Glengarry où 14.46 p. 100 ne savent ni lire ni écrire. Le seul comté de la Nouvelle-Ecosse qui figure dans cette classe, j'ai à peine besoin de le dire à cette Chambre, c'est celui de Richmond qui possède une proportion de 23.45 p. 100 ne sachant ni lire ni écrire. Voilà une statistique qui s'impose à l'étude de la députation. Elle comporte tout un enseignement. On ne saurait dire que ce soit par simple accident que les comtés qui accusent une proportion si élevée d'illettrés sont des comtés où prédomine la population franco-canadienne.—Il y a là matière à réflexion, tant pour nous que pour le gouvernement de l'Ontario. En Ontario, 95 p. 100 des électeurs savent lire et écrire. C'est une proportion élevée. Est-ce que je me sers d'un langage outré en disant, à titre de représentant de la province d'Ontario, où 95 p. 100 des électeurs savent lire et écrire, qu'il me répugne de souscrire à l'avis exprimé par l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil), entre autres ou par l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe), surtout, lorsque je constate que plus de 20 p. 100 des votants dans leurs comtés respectifs ne savent ni lire ni écrire le français, cette langue mélodieuse qui tombe en riches flots d'harmonie des lèvres de ces honorables collègues? Est-ce forcer la note que de dire que je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui a si longtemps représenté ici le comté de Gaspé, où 33 p. 100 des votants ne savent ni lire ni écrire?

Puis-je reppeler à cette Chambre qu'au delà de 25 p. 100 des électeurs de Laval et de Témiscouata ne savent ni lire ni écrire; que le comté des Trois-Rivières accuse une proportion de 18½ p. 100 d'électeurs qui ne savent ni lire ni écrire et que le comté de Wright, représenté par le député qui appuie la résolution à l'étude, compte plus de 23.08 p. 100 de votants qui ne sauraient lire les beaux discours prononcés ici par leur député, ni lui écrire pour solliciter une place?

On ne saurait affirmer que l'existence de tant d'illettrés tienne à la présence d'immigrants d'origine britannique établis dans cette province ou en toute autre partie du pays, parce que cette statistique du recensement nous apprend tout le contraire. Sous le rapport du savoir, les immigrants britanniques au Canada l'emportent sur la population originaire du pays. Il n'y a que 3 p. 100 des immigrants britanniques, de 21 ans et au delà, qui ne savent ni lire ni écrire. On ne saurait non plus rendre responsables de cette situation les immigrants d'origine étrangère venant de toutes les parties du monde s'établir à Québec, ou dans les autres parties du pays, puisque, en réalité, ils font preuve de plus de savoir que la moyenne des votants dans nombre des comtés de la province de Québec. En Ontario, d'après le dernier recensement, il y avait 202,000 Canadiens français. On nous dit qu'aujourd'hui, il y en a 250,000. Je ne suis pas en mesure de me prononcer sur ces chiffres; je m'en tiens à ceux de 1911. A cette époque, la population allemande de l'Ontario était à peu près égale à celle des Canadiens français. Sur les 86 comtés de la province, il y en a 60 comptant plus de Canadiens allemands que de franco-canadiens, et j'ajoute que jamais les Allemands n'ont fait de demandes comme celles formulées par les 202,000 Canadiens français de la province. Ce que j'affirme ici n'est pas d'une parfaite exactitude, puisqu'il n'y a pas 202,000 Canadiens français qui présentent ces demandes. Cette demande a pris naissance à Ottawa, où l'on n'a jamais mis à l'épreuve le règlement et où l'on n'a jamais constaté s'il fonctionnait bien ou mal. Quant à la population française d'Ontario, ce que demandent certains agitateurs à Ottawa, ne s'applique nullement aux Canadiens français de l'Ontario en général. Aux partisans de cette mesure législative je désire poser cette question: ceux qui demandent des écoles bilingues pour les franco-canadiens consentiraient-ils à souscrire à pareille demande de la part des Allemands, des Autrichiens, des Italiens et d'autres nationalités au pays? Les députés de la gauche ont glissé bien rapidement sur cette question.

L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a laissé entendre, je crois, qu'ils perdaient leurs droits à leur langue maternelle quand ils traversaient l'océan. Il n'était pas disposé à leur accorder le droit à leur langue. Si je ne me trompe pas, l'ho-

norable député de Bonaventure (M. Marcil) a dit qu'il ne voudrait pas refuser à la population étrangère qui viendrait dans ce pays le droit à l'usage de sa langue.

L'hon. M. MARCIL: J'ai dit qu'il était naturel qu'un homme conservât la langue de son pays, mais j'ai déclaré que les colons français de la rivière Rouge, au Manitoba, étaient dans une situation très différente de ceux qui sont venus au Canada dernièrement, parce qu'ils avaient un traité et des lois en leur faveur et que les autres n'en avaient pas.

M. EDWARDS: Je ne désire pas mal citer les paroles de l'honorable député. J'ai compris qu'il avait dit être prêt à proposer une résolution à la Chambre pour protester contre l'abrogation de l'article 258, et si cela a une signification, cela veut dire qu'il voudrait voir l'article 258 rétabli. Si l'article 258 est rétabli, vous avez au Manitoba la restauration non pas seulement du bilinguisme, mais du polylinguisme. Mon honorable ami voudrait-il favoriser l'adoption, par toutes les autres provinces du Canada, de la convention Laurier-Greenway faite en 1897?

L'hon. M. MARCIL: Il n'y a aucune raison de l'appliquer à Québec, parce que les Français du Canada sont dans une position très différente de celle qu'occupent les Allemands, les Autrichiens et les autres. Il ont des droits d'après la Constitution et les autres n'en ont pas.

M. EDWARDS: Mon honorable ami voudrait-il approuver l'application de cette règle à toutes les provinces?

L'hon. M. MARCIL: Je n'admets pas que l'on fasse de l'allemand, de l'autrichien ou de l'italien, des langues officielles.

M. EDWARDS: Alors l'honorable député est en complet désaccord avec son chef qui est responsable de l'établissement de ce système au Manitoba, en 1877. Si son chef a eu tort, il est très possible que son chef et lui-même soient dans l'erreur maintenant. Je crois que c'est non seulement possible, mais que c'est extrêmement probable. Quelles sont les conditions dans l'Ouest? Vous êtes, en ce qui touche à cet article, obligés de répudier ce que votre chef a fait en 1897 ou de dire que c'est une bonne chose pour tout le pays. Dans quelle situation vous trouvez-vous donc au sujet de ces provinces de l'Ouest? Les habitants nés à l'étranger des quatre provinces de l'Ouest se classent ainsi qu'il suit:

Manitoba.

Nationalité.	Nombre.
Français	30,444
Allemands	34,530
Autrichiens	39,665
Polonais	12,310
Juifs	10,741
Russes	8,841
Scandinaves	6,419

Alberta.

Français	19,852
Allemands	36,862
Autrichiens	26,427
Scandinaves	28,047
Russes	9,421
Polonais	2,243

Saskatchewan.

Français	23,251
Allemands	68,628
Autrichiens	41,651
Scandinaves	33,991
Russes	18,413
Polonais	3,785

Colombie-Anglaise.

Français	8,907
Allemands	11,880
Autrichiens	7,015
Scandinaves	15,968
Russes	6,896
Chinois	19,568

Mon très honorable ami qui dirige l'opposition a dit: Examinons la question en hommes. Cette question ne s'applique pas seulement à la province d'Ontario. Vous établissez un principe que vous ne pouvez pas limiter à l'Ontario. Je demande au très honorable chef de l'opposition, s'il est prêt, à la tête de son parti, à aller dans les provinces de l'Ouest, dans la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise et à demander au Gouvernement de faire rendre une loi semblable à celle qu'il a lui-même fait adopter au Manitoba en 1897. Il n'ose pas aller dans ces provinces et proposer une chose pareille. Ni le très honorable chef de l'opposition ni ses partisans dans cette Chambre n'oseraient, pour des raisons politiques, aller dans la Saskatchewan ou l'Alberta et demander à ces provinces des privilèges semblables à ceux qui sont accordés aux Canadiens français, dans la province d'Ontario, par son gouvernement.

M. LAMARCHE: Mon honorable ami a-t-il des statistiques se rapportant aux Algonquins ou à une autre tribu d'Indiens du Canada?

M. EDWARDS: Je ne veux pas mêler les Indiens aux blancs.

M. LAMARCHE: Nous vous en sommes très reconnaissants.

M. EDWARDS: Pas la peine. En 1896, le cri que lança le parti libéral aux quatre

coins du pays était: "Ne touchez pas au Manitoba". Je désire consigner de nouveau dans les colonnes des débats l'article de la convention Laurier-Greenway que mon honorable ami de Bonaventure a déjà cité en cette enceinte:

Quand dix élèves dans une école possèdent le français ou toute autre langue que l'anglais comme langue maternelle, ces élèves devront recevoir l'enseignement en français ou en telle autre langue de même qu'en anglais, selon le système bilingue.

Voilà la loi que l'on est convenu de désigner sous le nom d'accord Laurier-Greenway de 1897. Les statistiques suivantes ont été cités par l'honorable docteur Thornton, le ministre de l'éducation dans le gouvernement Norris: Au 30 juin 1915, il existait au Manitoba 2,727 classes, dont 1,042 dans les villes et 1,685 dans les campagnes. On y comptait 126 écoles bilingues françaises avec 234 instituteurs, 61 écoles allemandes avec 72 instituteurs, ainsi que 111 écoles ruthènes et polonaises que dirigeaient 114 instituteurs. Cela revient donc à dire que: 421 classes scolaires ou le quart des écoles du Manitoba étaient bilingues. Dans ces écoles, 16,720 élèves étaient inscrits, soit un sixième de la population scolaire totale du Manitoba.

Au dernier recensement, la population de la province du Manitoba s'élevait au chiffre de 465,614 âmes, dont 58 p. 100 était d'origine britannique et 42 p. 100 était réparti entre vingt nationalités différentes. Dans cette province donc, sous le régime de l'arrangement Laurier-Greenway, 36 écoles pouvaient exiger l'usage de trois langues, 5 écoles pouvaient exiger l'usage de 4 langues et dans 110 autres, il y avait un tel mélange de nationalités que l'arrivée ou le départ d'une famille pouvait avoir pour conséquence de changer la langue de l'enseignement.

Dans un quart pour ainsi dire des écoles bilingues les élèves français, allemands, polonais ou ruthènes recevaient l'instruction dans leur langue respective ou n'importe quelle langue autre que l'anglais. Dans les écoles de Strathcona, il y avait 1,237 élèves, dont 97 à peine étaient de nationalité anglaise; le reste appartenait à douze différentes nationalités; mais aux termes du règlement Laurier-Greenway, chacun de ces élèves avait le droit d'exiger que le professeur lui enseignât les matières dans sa propre langue. Je n'hésite pas à l'affirmer, jamais dans l'histoire du Canada, nous n'avons vu infliger d'abus aussi intolérable à une province de la Confédération. Le très honorable chef de l'opposition dota le Manitoba d'un système d'enseignement qui bannissait l'anglais de cette province, qui éliminait et proscrivait l'enseignement de la langue anglaise, pour y substituer une conglomération de langues, système en un mot qui rendait impossible l'unité nationale et encourageait la séparation des différents éléments de la population.

Voilà la situation qui avait été créée grâce au sourire ensoleillé du très honorable chef de l'opposition. Les défenseurs du système bilingue affirment que les Canadiens français dans la province d'Ontario sont privés de leurs droits constitutionnels et naturels par la tyrannie du gouvernement actuel. Ils affirment que la province a outrepassé ses pouvoirs lorsqu'elle a adopté le règlement 17.

De mon côté, j'affirme que le gouvernement provincial d'Ontario avait parfaitement le droit, au point de vue constitutionnel, d'adopter le règlement 17, et à l'appui de ma thèse, je puis invoquer l'opinion de plusieurs magistrats distingués, tout aussi capables que ceux qui les ont précédés sur le banc judiciaire d'Ontario. Je puis nommer, pour ne citer que quelques exemples: l'honorable juge Lennox, ancien membre de cette Chambre; les juges de la cour d'appel, le plus haut tribunal de la province d'Ontario; l'honorable juge Garrow, l'honorable R. M. Meredith, le juge en chef d'Ontario, sir William R. Meredith, l'honorable juge McLaren, l'honorable juge Magee, le juge en chef de la cour du banc du roi, sir Glenholme Falconbridge, et l'honorable juge Hodgins. Un certain nombre d'autres magistrats ont également déclaré que le gouvernement d'Ontario n'avait pas outrepassé ses pouvoirs en adoptant le règlement 17.

Je désire également faire consigner aux débats l'opinion du sénateur Belcourt, qui si je suis bien renseigné, est l'avocat de ceux qui cherchent à faire annuler le règlement 17 devant les tribunaux.

Je désire citer l'opinion que le sénateur a exprimée au premier congrès de la langue française, tenu à Québec dans le courant du mois de juin 1912. Il a exprimé cette opinion à une époque où l'honorable sénateur ainsi qu'un bon nombre de ses amis de la province d'Ontario n'avaient pas encore été balayés du solide terrain constitutionnel par la marée montante du fanatisme. Les paroles de l'honorable sénateur ont d'autant plus de force qu'il les a évidemment prononcées avec le plus vif regret. Voici ce qu'il a dit en cette occasion:

En réalité, quelque regrettable que soit la situation, il n'y a que la Constitution, soit dans le domaine fédéral soit dans le domaine provincial de Québec, qui proclame l'égalité des deux langues au Parlement fédéral, à la législature provinciale et devant les tribunaux ou les cours de justice fédérales; la langue française est également sur un pied d'égalité avec l'anglais devant les cours de justice de la province de Québec.

L'article 133 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, qui déclare que le français et l'anglais seront égaux devant le Parlement fédéral, les tribunaux fédéraux, l'assemblée législative de Québec et les tribunaux provinciaux, et l'article 93 du même acte, qui reconnaît à chaque province le pouvoir exclusif de légiférer en matière d'éducation, constituent la somme totale des droits officiellement reconnus à la population française du Canada. Ces droits sont les seuls qui soient reconnus à notre race, les seuls qu'on ne puisse nous enlever sans l'intervention du parlement impérial, les seuls que la Constitution et la loi nous aient formellement garantis, les seuls que la loi nous permette de faire respecter et dont elle nous fournisse le moyen d'assurer le respect.

En présence d'une telle déclaration, je me demande si l'on peut soutenir que le règlement 17 de la province d'Ontario est inconstitutionnel. Je veux insister plus particulièrement sur ce règlement 17. Je ne dis pas que les membres de la gauche qui ont adressé la parole aient manqué de sincérité, mais certaines remarques de leur part m'ont surpris et m'ont paru signifier qu'ils ignoraient absolument la question. Qu'a fait la province d'Ontario? D'abord, elle a constaté qu'il y avait, dans ses limites plus de 200,000 Canadiens français et un nombre à peu près égal d'Allemands, puis elle s'est occupée de faire, à leur sujet, des lois généreuses; elle a institué une commission pour s'enquérir de l'état de choses qui régnait dans les parties de la province où Français et Allemands étaient en grand nombre. Elle a pourvu à l'éducation des enfants de langue française et de langue allemande tout en leur laissant l'usage de leur langue maternelle, quoique, à strictement parler, la Constitution ne leur reconnaisse pas ce privilège. Je soutiens que le règlement 17, dans sa teneur actuelle, constitue non pas une restriction, mais une concession, et je ne saurais le dire avec trop de force. Oui, c'est une concession que la province d'Ontario a faite aux Canadiens français et aux Allemands; elle a procuré aux Canadiens français des instituteurs, sachant l'anglais et le français, à même les deniers publics perçus non seulement des Canadiens français, mais des Allemands et de tout le reste de la population; elle a décidé d'établir et de maintenir des écoles de pédagogie ayant pour objet de préparer des instituteurs français à enseigner avec plus d'efficacité dans les écoles où règnent à la fois le français et l'anglais. Le gouvernement provincial a établi quatre de ces écoles d'entraînement.

Ce gouvernement, qu'on a taxé d'oppression et de tyrannie, a fait plus, il a décidé de payer les dépenses et la pension des élèves de ces écoles, afin de les encourager à en profiter; il est allé encore plus loin: il a reconnu que le professeur parlant deux langues était digne d'appointements plus élevés et que les Canadiens français ne se trouvant peut être pas en état de payer si cher eux-mêmes, il convenait que la province leur accordât des subsides spéciaux à cette fin. Je trouve étrange que ce gouvernement que l'on dit oppresseur et tyrannique, acharné à bannir la langue française de la province d'Ontario, ait eu recours à de pareils moyens pour atteindre son but. Le gouvernement s'est imposé toute cette tâche difficile, non pas en vue de bannir la langue française, mais d'aider aux Canadiens français à faire apprendre à leurs enfants leur langue maternelle et la langue anglaise.

M. PROULX: Mon honorable ami doit savoir qu'il exagère. Le gouvernement n'accorde pas de subvention aux écoles. Aux termes du règlement 17, le gouvernement peut venir en aide aux écoles dans certains cas, assez rares, où les arrondissements scolaires seront trop pauvres. Le gouvernement n'accorde d'aide que dans ces cas. Jamais il n'a accordé de subvention depuis 1912.

M. EDWARDS: N'étant pas avocat je suis incapable d'apprécier la tournure d'un esprit qui a le sens juridique. C'est peut-être ma faute. Que l'honorable député appelle cela subvention ou octroi, je dis qu'il y a, dans la province d'Ontario, des écoles bilingues dont le gouvernement provincial aide à payer les dépenses au moyen de deniers puisés dans la caisse publique.

M. PROULX: Le règlement 17 y pourvoit mais je ne sache pas que ce soit arrivé.

M. EDWARDS: Peu importe le règlement 17, il est de fait que le gouvernement de la province d'Ontario a établi des écoles pédagogiques aux frais du public et qu'il paie, à même la caisse publique, les dépenses de voyage et la pension des instituteurs fréquentant ces écoles.

Le gouvernement de l'Ontario a accordé à ces écoles une subvention spéciale que pas une autre école de la province n'a reçue.

Voilà ce qu'il a fait, et il n'y a pas lieu d'en conclure qu'il soit oppresseur ou tyrannique ou qu'il cherche à bannir la langue française de la province.

Le gouvernement d'Ontario va plus loin et dit: "Dans ces écoles, le français sera la langue d'enseignement et de discipline durant le premier cours". Si un enfant de langue française entre dans le premier cours, où il restera deux ans et demi ou trois ans, l'enseignement lui sera donné dans sa langue maternelle. Le règlement ne se borne pas à cela, et je requiers ici spécialement l'attention de l'honorable député de Wright (M. Devlin) qui a prétendu que c'est tout ce que fait le règlement ontarien pour l'enfant de langue française. La prétention de mon honorable ami est erronée. Après ce cours de deux ans et demi ou trois ans, durant lequel le français est l'unique langue d'enseignement et de discipline, une heure par jour ou plus, si l'inspecteur le juge nécessaire, est réservée pour l'enseignement de la grammaire, de la lecture et de la composition en français.

J'ai été surpris d'entendre des députés déclarer qu'une heure par jour, consacrée à l'enseignement du français, n'est pas une concession suffisante. J'ai été instituteur pendant plusieurs années et je n'ai jamais pu consacrer une heure par jour à l'enseignement d'une seule matière, et je ne crois pas qu'il y ait dans la province de Québec, dans Ontario ou nulle part ailleurs, un instituteur qui ne dise pas comme moi. La journée scolaire est de cinq heures, et si l'on consacre une heure à l'enseignement du français, il faut au moins consacrer une heure à l'enseignement de l'anglais. Il reste donc trois heures à consacrer à l'enseignement de sept ou huit autres matières. Ceux qui prétendent que cette heure, consacrée à l'enseignement du français, est une restriction, ne connaissent rien à la question qu'ils traitent. C'est une concession; bien plus, c'est une concession très large et très libérale. C'est perdre son temps, c'est commettre une faute, je dirai même un crime, que de faire croire à une partie de la population de ce pays qu'elle est maltraitée et que les règlements scolaires de la province d'Ontario proscrivant l'enseignement de sa langue maternelle.

L'enfant canadien français qui arrive à l'école, ne comprend pas un mot d'anglais, et le gouvernement a décrété que le français serait la langue d'enseignement et de discipline, pendant deux ans et demi ou trois ans. Pendant cette période, l'enfant continue à parler français dans sa famille. Pendant le restant de la période de scolarité, c'est-à-dire jusqu'au quatrième cours, l'enseignement lui est donné en français, durant une heure par jour et plus si l'inspecteur le juge nécessaire. Cette heure est consacrée à perfectionner sa connaissance du français et, comme je viens de le dire, il continue à parler français dans sa famille. Le résultat, c'est que lorsque cet enfant sort de l'école séparée, il sait le français et l'anglais. Quel est celui qui oserait prétendre sérieusement qu'un pareil système a pour effet de proscrire l'enseignement du français? Une pareille prétention serait inconcevable, et je ne comprends pas que des hommes qui sont censés avoir étudié la question puissent la soutenir sérieusement.

Il y a 269 écoles bilingues dans Ontario et la moitié des salles de classes sont dans la ville d'Ottawa. D'après les rapports des inspecteurs, les écoles qui ont accepté et appliqué le règlement 17 ont fait des progrès satisfaisants. L'honorable député de Bonaventure prétend qu'il est impossible d'appliquer ce règlement. Comment le sait-il? S'appuie-t-il sur la déclaration de Sam Genest, d'Ottawa, pour dire que le règlement est inapplicable? Va-t-il s'en rapporter uniquement au témoignage de citoyens de cette ville qui n'ont jamais voulu appliquer le règlement, qui ont défié le gouvernement d'Ontario et qui ont déclaré qu'ils n'accepteraient jamais ce règlement? A quoi sert de dire que le règlement est inapplicable, lorsqu'il est appliqué avec succès dans les autres parties de la province? Il est inapplicable dans la ville d'Ottawa, où l'on ne veut pas l'appliquer.

L'hon. M. MARCIL: Pourquoi dans ce règlement 17 a-t-on introduit les mots "Quand il est nécessaire"? Voici le texte:

Dans les écoles où le français, jusqu'à présent, était matière d'étude..

Cela était avant 1912. On a ajouté "jusqu'à présent". Pourquoi ces deux restrictions?

M. EDWARDS: Supposons une école à 15 milles, dans l'intérieur du pays. L'an dernier, il n'y avait pas d'élèves français. Cette année, deux ou trois familles canadiennes-françaises sont venues habiter la localité. Il est maintenant "nécessaire" de faire une chose qui n'était pas nécessaire auparavant. Quant aux mots "jusqu'à présent", certains députés, que je suppose sincères, ont prétendu que si de nouvelles écoles étaient établies dans une localité habitée par un certain nombre de familles de langue française, le français ne

pourrait pas être enseigné aux enfants dans ces écoles.

Le très honorable chef de l'opposition a fait cette assertion; le représentant de Bonaventure l'a répétée. Je déclare qu'ils sont entièrement dans l'erreur. Ainsi, que des colons français se rendent dans la province d'Ontario et y construisent une école, si des enfants français la fréquentent, il sera nécessaire d'appliquer le règlement sur l'enseignement bilingue, et l'article 17 interviendra pour établir les changements nécessaires. Le cot "jusqu'ici" ne se trouve pas dans le règlement 17; celui-ci dit clairement.

Pour les élèves de langue française, le français peut être employé comme langue d'enseignement et de discipline.

Cette disposition ne s'applique pas seulement aux écoles qui existent maintenant ou qui ont déjà existé; il n'y a rien pour en restreindre l'application au présent ou au passé; elle s'applique tout autant aux écoles qui pourront être établies dans dix ou quinze ans dans le nouvel Ontario ou dans toute autre partie de la province qu'aux écoles qui existent actuellement, ou qui ont existé autrefois. S'il en est ainsi, pourquoi donc toujours revenir et se chicaner sur le mot "jusqu'ici". Il en est ainsi, je le déclare. Ma parole n'a probablement pas plus de poids que celle des députés qui ont affirmé le contraire; mais j'ai, du moins, la franchise de dire que tel est mon avis et que je le crois absolument bien fondé.

L'hon. M. MARCIL: Vu qu'il existe une divergence d'opinions entre la minorité et le gouvernement, l'honorable député ne pense-t-il pas qu'il faudrait trouver un moyen de soumettre l'affaire à l'arbitrage et de la plaider de nouveau? N'est-il pas d'avis qu'il faudrait, si faire se peut, supprimer ce sujet de discorde, dans l'intérêt du pays, et notamment de l'Ontario? Si la minorité est dans l'erreur, ne croit-il pas qu'on devrait l'amener à comprendre le règlement?

M. EDWARDS: Il sied bien à mon honorable ami et à d'autres membres de la Chambre de passer leur temps à engager les citoyens d'Ottawa à mettre ce règlement à l'essai, plutôt qu'à les pousser, par leurs dicours, à braver les lois de la province d'Ontario. Qu'on mette le règlement à l'essai. De quel droit, moi et tout autre député, dirons-nous que les membres de la législature d'Ontario ont établi ce règlement sans l'avoir sérieusement étudié? Il y avait à la législature des représentants des deux partis, de l'élément français comme de l'élément anglais, et lorsque le règlement a été soumis sous la forme d'un projet de résolution, il a été adopté, sans une seule voix discordante, comme le vœu unanime de la population de l'Ontario exprimé par la bouche de ses représentants à la législature. Néanmoins, vous me demandez, parce que deux sénateurs fanatiques et écervelés là-bas. . . . .

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre.

M. EDWARDS: En quoi ai-je manqué au règlement?

M. l'ORATEUR SUPPLEANT: A l'ordre. je dois rappeler à l'honorable député qu'il n'est pas permis de manquer de respect aux membres de la Chambre haute.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député fera peut-être partie du Sénat un jour.

M. EDWARDS: Si j'en fais jamais partie, j'espère qu'il sera mieux composé qu'aujourd'hui, je retire le mot "écervelés" on me permettra de dire que je songeais au sénateur Choquette, et un homme censé n'agirait certainement pas et ne parlerait pas comme lui. Faisant partie de la députation de la province d'Ontario, je m'indigne de ce qui se passe et se dit au Sénat, tout en ayant la plus grande amitié et le plus profond respect pour le Sénat du Canada.

Je désire maintenant appeler l'attention de la députation sur une chose qui ne lui a pas encore été signalée. Pourquoi le gouvernement d'Ontario a-t-il jugé nécessaire d'adopter l'article 17? J'ai déjà cité des chiffres qui prouvent que, dans certaines parties de la province, l'instruction n'est pas ce qu'elle devrait être. Qu'on prenne n'importe quel comté de l'est de l'Ontario: Prescott, Russell, Stormont ou Glengarry. Après chaque recensement, nous constatons que le nombre des Canadiens français dans ces comtés s'est constamment accru. Et que s'est-il passé dans ces comtés? Voici un district scolaire, disons, dans le comté de Prescott ou de Glengarry. Plusieurs Canadiens français sont venus s'y établir. Au bout de quelque temps, ils ont formé 60, 70 ou 80 p. 100 de la population de ce district scolaire. Il est tout naturel que, étant la majorité, ils demandent pour cette école un instituteur français de leur nationalité. On doit s'y

attendre, et personne ne saurait leur en faire reproche. Et il est probablement naturel qu'ils disent à cet instituteur français: Nous voulons que vous consacriez plus de temps au français, et moins à l'anglais. Le fait est que c'est là ce que les commissaires ont constaté; dans plusieurs des écoles de l'est d'Ontario, on a consacré de moins en moins de temps à l'enseignement de l'anglais et de plus en plus de temps à l'enseignement du français, jusqu'à ce qu'il y eût des écoles où pas un mot d'anglais n'était enseigné du matin au soir. Voici quelle était la conséquence logique de cet état de chose. Supposons qu'il y ait deux ou trois habitants de langue anglaise dans ce district scolaire: ils se trouvent dans l'impossibilité de donner une instruction anglaise à leurs enfants. Plusieurs qui étaient dans ce cas ont été obligés, à cause de cette situation intolérable, de vendre leurs fermes pour la moitié ou les deux tiers de leur valeur, et d'aller dans l'Ouest. Cela n'est pas arrivé dans un cas ou deux, mais dans des centaines de cas. C'est cette conduite qui a été cause de l'intervention du gouvernement. En réalité, celui-ci dit: Nous ne voulons pas priver les Canadiens français du droit de parler leur langue; nous prendrons des mesures pour que vos enfants apprennent le français, mais nous exigeons que vous ne soyez pas en mesure de chasser les colons de langue anglaise d'aucune partie de cette province, en niant leur droit à l'enseignement de l'anglais.

A titre de représentant d'Ontario, je déclare que cette attitude est juste et légitime, et je suis prêt à la défendre. Il n'y a de la part de la population de langue anglaise de la province d'Ontario ni tentative, ni désir d'empêcher les Canadiens français de cette province d'employer leur langue. Que la députation examine bien ce qui en est. Pendant les deux premières années et demie ou les trois premières années de sa fréquentation de l'école l'enfant reçoit l'enseignement en français seulement; et pendant le reste des quatre ou cinq années qu'il passe à l'école, une partie du temps est consacrée au français. Qu'on établisse la moyenne et l'on s'apercevra que plus de la moitié du temps de l'enfant est exclusivement consacrée à la langue française.

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député me permet-il de lui poser une question, pour me renseigner? Je crois savoir que le docteur McKay, surintendant de l'instruction publique dans la Nouvelle-Ecosse, déclare que le meilleur moyen de donner l'instruction bilingue, c'est de la continuer pendant tout le cours d'études et de ne pas y mettre fin au sortir de la première classe. Quel est l'avis de l'honorable député sur ce sujet?

M. EDWARDS: Je ne saurais comprendre l'attitude des députés de la gauche à cet égard. Ils ne cessent de répéter qu'au bout de deux années et demie l'enseignement du français prend fin. Mais il n'en est rien. Il y a des dispositions précises et formelles pour le maintien de l'enseignement en français de la grammaire, de la lecture et de la composition pendant une heure par jour, ou plus longtemps, si l'inspecteur croit que les circonstances le justifient.

L'hon. M. MARCIL: Supposons que, pendant cette heure-là, il y ait quatre matières à étudier: on ne peut consacrer que dix minutes ou un quart d'heure à chacune. J'ai causé l'autre jour avec un professeur distingué qui m'a fait observer les inconvénients de ce partage du temps.

M. EDWARDS: Il est dit clairement qu'une heure par jour sera consacrée à l'enseignement en français de la grammaire, de la lecture et de la composition. On ne saurait empiéter sur cette heure pour enseigner la géographie, l'arithmétique ou autre chose; elle doit être consacrée au français. Vous importe-t-il ou m'importe-t-il que le français ou l'anglais soit employé pour enseigner la multiplication ou la division? J'imagine que si on vous disait en français que la ville de Québec se trouve sur la rivière Ottawa, il en serait tout comme si on vous l'avait dit en anglais.

Non seulement il est amplement pourvu à la conservation du français dans la province d'Ontario, mais à titre d'ancien instituteur, je déclare formellement que ce règlement est libéral et que, au lieu de leur imposer des restrictions, il fait de généreuses concessions à mos concitoyens Canadiens français.

Aux termes de l'article 93 de la loi de l'Amérique septentrionale anglaise, la législature provinciale est autorisée à rendre des lois en matière d'éducation, subordonnément aux restrictions imposées par le premier alinéa qui est ainsi conçu:

> Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré lors de l'union, par la loi, à aucune classe particulière de personnes dans la province, relativement aux écoles confessionnelles.

C'est au représentant du peuple à la législature de dire en premier lieu si les lois

sont préjudiciables; et s'il y en a qui ne veulent pas de ce moyen, la question doit être décidée en définitive par un appel aux cours de justice—au Conseil privé, au besoin. Pourquoi saisir la Chambre de cette affaire? Pourquoi ne pas se conformer à la décision comme les protestants de langue anglaise de l'Ontario ont autrefois accepté des arrêts qui n'étaient pas à leur convenance. Ainsi, après 1842, et depuis, lorsqu'il siégeait au parlement de l'Union, quarante-deux représentants de l'Ontario et quarante-deux représentants de la province de Québec, le premier acte de la première législature fut de nommer un bureau de l'instruction publique dont quinze membres venaient de la province de Québec et huit de l'Ontario.

C'était l'établissement du principe des écoles confessionnelles. En 1848, 1850, 1852 et surtout en 1853, la minorité catholique de l'Ontario se montrait fort exigeante et ses écoles étaient l'objet des plus importantes concessions. Bien que la majorité des représentants de l'Ontario fût contre l'établissement de lois semblables, celles-ci furent votées parce que les députés de la province de Québec se trouvèrent assez nombreux pour pouvoir, avec l'aide d'un petit nombre de leurs collègues de l'Ontario, en obtenir l'adoption en dépit de l'opposition de la majorité des représentants de cette dernière province. Ces lois furent donc votées contre le gré de la population ontarienne qui, néanmoins, les observa loyalement. De quel droit 200,000 sujets d'une certaine origine chercheraient-ils donc à imposer leurs volontés à deux millions et demi d'habitants de la province d'Ontario?

J'ajouterai qu'à l'époque de l'Union, il n'existait qu'une seule loi du Haut-Canada conférant certains droits ou privilèges à l'égard des écoles confessionnelles: c'était le chapitre 5, 26e Victoria, qui autorisait l'établissement d'écoles distinctes pour les protestants, les catholiques et les gens de couleur. Cette loi faisait une distinction à l'égard des croyances religieuses, mais non de la langue; elle n'en faisait point à l'égard de la race, sauf en ce qui concernait les gens de couleur.

On s'est efforcé, à différents temps, d'obtenir que l'enseignement de l'anglais fût plus satisfaisant dans les écoles de l'Ontario. Le 22 mars 1911, la législature de cette province adoptait une résolution portant sur ce sujet, résolution dont le texte est déjà consigné aux "Débats". Plus tard, en juin 1912, était édicté le règlement 17 qui, en 1913, était complété ou modifié, mais non en ses prescriptions essentielles. En 1912 et en 1913, nul ne trouvait à redire à ce règlement. Pendant toute une session il resta déposé sur le bureau de la Chambre sans que nul n'y vit d'inconvénient, sans que personne ne semblât même songer à le mettre en discussion à Ottawa.

Comment se fait-il que ce mouvement contre le règlement 17 se produise en ce moment plutôt qu'à tout autre? Comment se fait-il que ce règlement soit resté sur le bureau de la Chambre pendant toute la durée de la session de 1912-1913 sans que nul n'y trouvât à redire? Pourquoi les honorables députés de Kamouraska (M. Lapointe) et de Wright (M. Devlin) n'élevaient-ils pas la voix dans le temps? Qu'est-ce qui clouait mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) à son siège et l'empêchait de proposer l'adoption de la résolution que l'on discute aujourd'hui? Pourquoi n'a-t-on pas protesté contre ce règlement ni en 1913 ni en 1914?

Pourquoi ne l'a-t-on discuté ni en 1914 ni en 1915? Et pourquoi le met-on en discussion à cette session? Serait-ce parce que d'ici à quelques jours il doit se tenir une élection dans la province de Québec? Est-ce là la raison?

Un DEPUTE: Pas de politique?

M. EDWARDS: Pas de politique? Mais n'y en a-t-il point au fond de ceci? Il me semble que si l'on propose aujourd'hui une résolution comme celle-ci au moment où la Chambre est invitée au nom du Gouvernement à se former en comité des subsides, et que si cette résolution est adoptée, le cabinet devra démissionner. Je ne sais si je me trompe, mais je considère que la Chambre ayant décidé à l'unanimité de prolonger d'un an la durée de la présente législature du Parlement, cela signifie qu'il ne devrait point y avoir d'élection fédérale en temps de guerre. Or, advenant l'adoption du projet de résolution, le Gouvernement se trouverait renversé et une élection deviendrait nécessaire. Et pourquoi? Serait-ce à cause de quelque action du Gouvernement? Non pas; ce serait à cause de certaine chose que la province d'Ontario a ou n'a pas accomplie. Ce projet de résolution est absurde, il ne convient pas d'en saisir la Chambre en ce moment parce qu'il ne peut avoir d'autre objet que celui que je viens d'indiquer.

A quoi sert-il aux membres des deux côtés de la Chambre de proclamer chaque jour qu'il faut écarter toute considération

politique pour nous employer avec toute l'énergie dont nous sommes capables à assurer le triomphe de nos armes? Ce qui se passe aujourd'hui n'est pas une preuve de l'oubli des querelles politiques; ce n'est pas une preuve d'union. Je reproche à celui qui est depuis vingt-huit ans à la tête du parti libéral d'accorder son appui à un projet de résolution dont l'adoption rendrait l'union impossible en notre pays pendant de longs mois, et ferait que les races seraient plus profondément divisées qu'elles ne le furent jamais depuis l'établissement de la Confédération. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) doit se rendre compte qu'en invitant la Chambre à adopter ce projet de résolution et à déchaîner les préjugés de race en ce pays, il assume une responsabilité que je ne me soucierais pas d'assumer moi-même.

En 1896, le parti libéral proclamait qu'il ne fallait point toucher au Manitoba; que ne fait-il de même aujourd'hui qu'il s'agit de la province d'Ontario? Il semble être encore d'avis qu'on ne doit pas toucher au Manitoba, puisqu'il n'en est pas question dans le projet de résolution; mais il paraît que l'on peut fort bien porter atteinte aux attributions de la province d'Ontario. De quel droit le très honorable chef de l'opposition vient-il demander à la Chambre de voter une résolution blâmant la province d'Ontario? Mon très honorable ami est doué d'une éloquence sans pareille que je déplore à cause de l'empire qu'elle lui permet d'exercer; cette éloquence, qu'il en use tant qu'il voudra pour faire croire qu'il ne s'agit pas en ce moment d'empiéter sur les droits de la province d'Ontario; si ce n'est pas de cela qu'il s'agit, s'il ne s'agit ni de faire des remontrances ni de donner des avis à la province d'Ontario; s'il ne s'agit ni d'appeler son attention sur ce qu'elle devrait faire et qu'elle n'a pas accompli, ni de la blâmer pour ce qu'elle a fait, quel est donc l'objet de ce projet de résolution? Proclamez aussi souvent et aussi hautement qu'il vous plaît que les provinces, selon vous, doivent être libres de gérer elles-mêmes leurs propres affaires, mais sachez au moins prouver que vous avez foi en ce principe. La meilleure preuve que vous en pouviez donner, c'était de ne point saisir la Chambre d'un projet de résolution tel que celui-ci.

Il y a à peu près un mois, l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) adressait la parole à Québec et en profitait pour conseiller l'intervention en cette matière. Si le discours qu'il fit alors ne pouvait avoir d'autre objet que d'engager les auteurs du mouvement à ne pas ralentir leurs efforts, de faire croire à ceux qui prétendent avoir lieu de se plaindre que si sir Wilfrid Laurier était aux affaires il saurait obtenir le redressement de leurs griefs.

Dès le début de la guerre, le très honorable chef de l'opposition déclarait—le mot m'a trop profondément frappé pour que je l'oublie, et je crois bien que chacun en notre pays l'a encore présent à la mémoire —qu'il ne désirait et n'entendait pas s'ouvrir les portes du pouvoir à l'aide d'une clef ensanglantée. Le mot était beau; aussi trouva-t-il de l'écho dans tout le pays. Mais, je le lui demande, de quelle sorte de clef cherche-t-il à se servir aujourd'hui pour s'ouvrir la porte du pouvoir? Use-t-il d'un moyen légitime ou ne recourt-il pas plutôt à un propre à le discréditer de longues années durant comme homme public?

L'honorable préopinant (M. Marcil) nous a parlé du résultat du recrutement à Toronto, disant que le nombre des enrôlements y avait été d'environ 25,000; je lui ferai observer qu'il aurait pu presque doubler le nombre des recrues qu'il a attribuées à cette ville. Qu'on me permette d'appeler l'attention sur la rare éloquence et l'extrême justesse des observations que l'honorable député de Bonaventure a faites au sujet de la province d'Ontario. En Flandre, a-t-il dit, des milliers de fils de la province d'Ontario se battent aux côtés des enfants de la France, et j'ose affirmer qu'ils se comportent de façon à reléguer dans l'ombre les plus beaux exploits des soldats aguerris de Napoléon. Or, je vous le demande, monsieur l'Orateur, je le demande aux représentants des circonscriptions françaises: puisque la province d'Ontario a montré cette disposition, un tel esprit; puisque ses héroïques enfants versent aujourd'hui leur sang dans les plaines de la Flandre où, en cette lutte formidable qui se livre au nom de la justice et de la liberté, ils combattent pour la France, la Belgique et l'Angleterre, et qu'ils se battent aux côtés des soldats français, les membres de la gauche n'ont-ils pas lieu de compter que les représentants de l'Ontario sauront user de justice à l'égard des enfants des Canadiens français de cette province? Tient-on compte comme il convient de ce que nos soldats ont accompli sur les champs de bataille et des sacrifices qu'ils se sont imposés, quand on vient accuser la population d'Ontario d'oppression et de tyrannie, quand on vient lui reprocher, comme l'a fait le député de Bonaventure, d'arracher figurativement leur langue aux en-

fants des Canadiens français? Est-il juste de se servir d'un tel langage à l'égard d'une province qui fait les sacrifices que s'impose la province d'Ontario?

Cette province où j'ai vu le jour, je suis fier de pouvoir proclamer qu'elle a fait montre de justice et d'équité dans ses rapports avec la minorité française, allemande ou autre, et qu'à l'avenir elle se montrera aussi généreuse que par le passé envers les éléments qui, dans l'Ontario, composent la minorité.

Si j'ai dépensé trop du temps de la Chambre, j'en demande bien pardon, mais je crois qu'il faut attribuer une part du blâme aux honorables députés qui ont posé des questions, des questions pertinentes, auxquelles je me suis efforcé de répondre, et j'espère qu'on ne m'en tiendra pas compte.

M. P. E. LAMARCHE (Nicolet): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de prolonger bien longtemps un débat que l'auteur du projet d'amendement et les orateurs de chaque côté de la Chambre ont engagé avec tant d'éloquence et d'habileté. J'ai conscience cependant du devoir qui m'incombe de donner les motifs que j'ai d'appuyer sans réserve aucun le projet de résolution.

L'orateur qui m'a précédé, l'honorable député de Frontenac (M. Edwards), a commencé par dire qu'il lui serait bien difficile dans les circonstances de faire preuve de modération, et je crois qu'il a fait de son mieux pour ne pas se donner le démenti. Quant à moi, monsieur l'Orateur, non seulement je viserai à la modération, mais je m'engage à rester dans les bornes de la modération. Mon honorable ami ne peut manquer de s'étonner de la mesure que les Canadiens français ont gardée dans ce débat, car il faut bien avouer que dans cette dispute ils ont le dessous.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pris la peine de fouiller les statistiques, ni de classer l'ignorance au Canada par races, comtés et confessions religieuses, c'est pourquoi je ne puis vérifier les chiffres que cite mon honorable ami de Frontenac. Je me rappelle, toutefois—et je regrette de ne m'être pas muni de ces documents—que lors de la publication, il n'y a pas bien longtemps, des assertions qu'on vient d'entendre, le département autorisé du gouvernement de Québec en nia l'exactitude. Je m'attends à voir des journaux réfuter de nouveau ces prétendues statistiques, auxquelles on a donné la plus grande importance en les citant dans ce Parlement.

Je ne suis pas en mesure de vérifier l'exactitude des allégations de l'honorable député sur la proportion d'ignorants et d'illettrés, mais je puis constater que tous ceux qui ont assisté au débat actuel seront forcés de convenir qu'il y a aujourd'hui dans cette Chambre des représentants de la nationalité canadienne française qui, assurément, peuvent lire, parler, écrire et le français et l'anglais. Bien qu'il m'ait fallu souvent me mettre en désaccord avec le très honorable chef de l'opposition, je me sentais tout fier hier de ce qu'un homme de ma race pût se familiariser avec la langue anglaise au point d'exciter l'admiration de tous les Canadiens français et anglo-canadiens.

Admettons, pour les fins du débat, l'exactitude des chiffres cités par l'honorable député de Frontenac. Qu'est-ce qu'ils prouvent? Ils n'indiquent pas que les Canadiens français ne soient pas capables d'apprendre une science quelconque tout comme les Anglais. Ils n'indiquent pas que l'élève canadien français ne puisse dans une école quelconque suivre aussi bien les mêmes leçons que son émule de langue anglaise. Ces données sont peut-être attribuables à l'irrégularité de la fréquentation scolaire; et, alors, le remède à la situation ne consiste pas dans l'abolition absolue du français dans les écoles; il suffirait de rendre l'instruction obligatoire et d'exiger la fréquentation scolaire de chaque enfant dans l'Ontario; et le même conseil peut servir à la législature de Québec.

Mon honorable ami de Frontenac se scandalise de ce qu'on a introduit cette question à la Chambre, parce que, à son dire, elle est étrangère à la juridiction fédérale. Il en donne pour motifs les intrigues des adhérents de certains leaders politiques. Il n'y a que peu d'années, je me rappelle, on amena dans l'arène fédérale non seulement dans cette Chambre, mais aussi devant l'opinion publique, des questions auxquelles plusieurs députés, du moins du côté ministériel, doivent leur élection. Ces questions sortaient-elles du domaine fédéral? N'étaient-elles pas entièrement du ressort de la législature locale? On se rappelle le célèbre décret "Ne Temere". Et que dire de l'agitation que souleva dans certains endroits du Dominion la présence du très honorable chef de l'opposition au congrès eucharistique? Tout le monde est au courant de ces faits, monsieur l'Orateur, et allons-nous prétendre aujourd'hui que ces incidents relevaient plus du domaine fédéral que l'instruction publique?

L'éducation a une place à part dans la constitution, dont trois articles portent sur les attributions législatives. L'un, l'article 91, énumère les différents sujets qui

relèvent de l'autorité législative du parlement fédéral; le second, l'article 92, énumère les différents domaines où les législatures ont une juridiction exclusive, et il se trouve un article à part, l'article 93, qui traite de l'éducation. Ce dernier article donne aux législatures provinciales le droit exclusif de légiférer en matière d'éducation, en ce sens que le Parlement fédéral ne peut prendre l'initiative d'une loi, sauf dans le rare cas d'un bill réparateur.

Mais les législatures ne peuvent exercer leurs privilèges législatifs que dans certaines bornes. Une disposition spéciale restreint leurs pouvoirs en établissant des sauvegardes pour les différents cultes au Canada. Je conviens que ces garanties visent le côté religieux; mais je soutiens que cette disposition donne certains droits aux catholiques de langue française tout comme aux catholiques de langue anglaise.

Si nous retournons à l'époque qui précéda la confédératon, si nous reculons au delà de 1867, nous constatons que dans le Haut-Canada, une loi sur l'instruction publique datant de 1863, donnait aux catholiques de la province le droit de diriger leurs écoles par l'entremise d'un bureau de syndics et d'inspecteurs de leur choix. Les syndics et les inspecteurs avaient la liberté de déterminer la nature des écoles qu'ils établissaient et la manière de les diriger. Il leur incombait de dire si les écoles seraient purement anglaises, purement françaises, ou si l'on y enseignerait le français et l'anglais, en d'autres mots, si elles seraient bilingues. Ce droit est antérieur à la Confédération et l'article 93 de la loi de l'Amérique britannique du Nord, a maintenu tous ces droits. J'en conclus donc que la loi de la province de l'Ontario est non seulement injuste, non seulement arbitraire, mais qu'elle est aussi inconstitutionnelle.

Toutefois, je n'ai pas l'intention de traiter cet aspect de la question. Rédigée en termes généraux, la motion, à mon avis, ne contient rien qui puisse en rendre inopportune la discussion à la Chambre. Ses conclusions, si le Parlement y donne son adhésion, ne sauraient en aucune manière imposer une obligation quelconque à la législature de l'Ontario. Il s'agit d'une déclaration d'ordre public basée sur des principes en honneur dans la politique anglaise, des principes que nous connaissons tous et que nous tâchons de mettre en pratique au Canada comme on le fait ailleurs.

Ensuite, cette motion ne touche pas au côté constitutionnel ou légal de la question. C'est pourquoi, même si le comité judiciaire du Conseil privé, en Angleterre, rendait un jugement en faveur de nos amis de langue anglaise de l'Ontario, cette motion à mon sens aurait encore sa raison d'être, car le Parlement a le devoir de discuter tout sujet qui touche à la bonne administration et au bien-être de la nation en général et au bien-être d'une partie quelconque de la nation, parce que le Parlement est le pouvoir national où doivent, en vertu des traditions anglaises, se discuter les questions de ce genre.

Je suis avocat par profession et je me suis familiarisé avec les principes du droit dans l'étude d'un homme qui, aujourd'hui, fait partie du ministère, l'honorable ministre des Postes (M. Casgrain). Je n'ai pas toujours suivi ses traces dans le domaine politique, mais je l'ai toujours jugé avocat distingué, et c'est encore mon opinion. Comme preuve de ma sincérité, je vais m'en remettre à sa haute compétence relativement à la question que nous sommes à débattre. J'aurais préféré que le renseignement nous eût été fourni par l'honorable ministre lui-même. Très habilement, il a indiqué quelle procédure il aurait fallu suivre, essayant de démontrer qu'il n'y avait pas lieu de présenter cette motion; mais là-dessus, monsieur l'Orateur, je dois m'en rapporter à votre décision d'hier, que vous avez motivée à fond. J'en suis d'autant plus aise que le ministre des Postes lui-même a voté pour le maintien de votre décision. Maintenant que vous avez réglé la question, monsieur l'Orateur, et que soutenu, en réalité, par le ministre des Postes, vous avez décidé que la Chambre était bien l'endroit pour discuter ces propositions; voyant que le ministre a cru bon d'éviter le point principal de ne pas discuter le fond même de la question, je dois à mes compatriotes de leur révéler sa véritable attitude de crainte qu'il ne s'en trouve pour le blâmer injustement de ne pas partager notre manière de voir sur ce sujet. Je ne veux pas qu'il ait à souffrir d'une pareille méprise.

Je vais citer l'opinion du ministre des Postes sur la question scolaire dans l'Ontario, telle que je la trouve dans le "Times", revue publiée à New-York, numéro du 13 février 1915. Ce qui suit est extrait d'un avis par lui donné en qualité d'avocat, car le ministre des Postes jouit non seulement à Montréal, mais par tout le Canada, d'une réputation de haute compétence en pareille matière.

Dans l'Ontario, où se trouvent 250,000 Canadiens français, l'embarras provient de ce que la législature provinciale entrave l'enseignement du français dans quelques-unes des écoles, et l'interdit entièrement dans d'autres.

J'appelle l'attention de l'honorable député de Frontenac et celle de l'honorable représentant de Kingston sur ce qui suit:

Jusqu'à 1912, les écoles, dans les centres français d'Ontario, furent bilingues, autant d'attention étant portée au français qu'à l'anglais. Mais cette année-là on décréta qu'à l'avenir, dans toutes les écoles alors établies, on n'emploierait le français que pour les élèves français pendant les deux premières années de leurs études et que les années suivantes, la langue enseignée serait la langue anglaise, sauf une heure par jour.

Maintenant, depuis 1912, plusieurs nouveaux centres canadiens français ont été établis dans la province d'Ontario et il va sans dire qu'ils ont leurs écoles, mais les autorités provinciales ont décidé que, d'après la lettre d'une loi de 1912, on ne peut enseigner le français dans les écoles établies après la mise en vigueur de cette loi.

Lorsque la France céda le Canada à l'Angleterre, il fut stipulé dans le traité conclu entre les deux mères patries que les Français, au Canada, conserveraient tous leurs droits civils, religieux et sociaux. Et, en outre, la loi de l'Amérique britannique du Nord, qui est, en partie, la Constitution du Canada, reconnait le français comme l'une des deux langues officielles du pays. De sorte qu'Ontario viole et la Constitution et le traité. Deux causes issues de cette difficulté scolaire très sérieuse, avec les grèves incidentes des instituteurs et des élèves et les protestations des parents, sont actuellement pendantes devant les tribunaux civils et seront portées jusqu'au Conseil privé d'Angleterre. Je crois que la décision finale sera favorable aux Canadiens français, car le Conseil privé n'a jamais manqué de maintenir nos droits.

J'accepte absolument l'opinion que le directeur général des Postes a donnée en sa qualité d'avocat, en dehors de cette Chambre, mais je ne puis accepter l'opinion qu'il donne, en sa qualité d'homme politique siégeant dans un fauteuil de ministre.

L'hon. M. CASGRAIN: Ce que mon honorable ami a lu est extrait d'une prétendue interview que j'aurais donnée à l'un des journalistes du "New York Times", et ce n'est pas du tout une opinion d'avocat que j'ai donnée à cette occasion-là. Je puis dire à mon honorable ami que ce que j'ai dit n'a pas été rapporté exactement dans le "New-York Times", bien que j'aie dit une grande partie de ce qui a paru dans cette interview.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre pourrait peut-être dire dans quel sens le rapport de cette interview est inexact.

L'hon. M. CASGRAIN: Je le ferai certainement. J'ai fait part au reporter du "New York Times" les revendications des Canadiens français d'Ontario au sujet de leurs droits constitutionnels dans la question de la langue française et non pas mes opinions personnelles sur cette affaire.

M. LAMARCHE: Les règlements de la Chambre m'obligent d'accepter l'explication fournie par le ministre, et je ne puis que regretter qu'il ait attendu aussi longtemps pour la donner. Il a permis que le pays et ses compatriotes fussent guidés par ce que je considère encore la saine opinion d'avocat publiée dans les colonnes du "New York Times". Mon honorable ami dit qu'on a mal rapporté ses paroles. Cette interview semble avoir été bien préparée; elle est même accompagnée d'une excellente photographie de l'honorable ministre. A moins qu'il ne croie que la photographie n'est pas aussi bonne que l'original, il ne niera pas, j'en suis convaincu, cette partie de l'interview en question.

La mise en vigueur du règlement 17 a donné lieu à beaucoup de discussion dans ce pays, et récemment une requête fut envoyée à l'exécutif du Parlement demandant au Gouverneur général en conseil de décréter l'annulation d'un acte qui élevait à la dignité d'une loi le règlement 17. Je n'ai pas étudié très attentivement le rapport déposé sur le bureau par l'honorable ministre de la Justice, mais d'après ce que j'en puis juger à première vue, certaines conclusions m'en semblent extraordinaires. Une grande partie du rapport est consacrée à des allégués et à des arguments à l'effet que ce Gouvernement ne peut accorder l'annulation d'un règlement, et qu'il ne jouit de cette prérogative que dans le cas d'une loi. Cela, on le savait; la population du Canada était parfaitement renseignée sur ce point; les 500,000 pétitionnaires ne l'ignoraient pas et la meilleure preuve de ce que j'avance, c'est qu'on n'a jamais demandé cela. Ce qu'on demandait, c'était que le statut élevant le règlement 17 à la dignité d'une loi fût annulé.

Je reconnais avec le très honorable chef de l'opposition que dans chaque cas, l'annulation est inefficace en pratique, ou que le Gouvernement qui a adopté la loi dont on se plaint peut, dès le lendemain, faire rendre une autre loi semblable; toutefois, je tiens à ce que le hansard mentionne la déclaration que je fais, savoir: que si j'avais été ministre, j'aurais voté en faveur de l'annulation. On peut réunir sous deux chefs les raisons que le ministre de la Justice invoque pour excuser le Gouvernement de ne pas avoir accordé l'annulation; premièrement, on peut difficilement annuler une loi du domaine provincial; or, on allègue, et il

semble que la législature n'est point sortie de ses attributions en rendant la loi dont il s'agit, puisqu'elle a trait à l'instruction publique; deuxièmement, si cette loi dépasse les attributions de la législature, le remède voulu n'est pas de demander qu'on l'annulle mais plutôt de s'adresser aux tribunaux civils. C'est donc inutilement que les pères de la Confédération ont inscrit cette disposition dans la Constitution, puisqu'il importe peu que cette loi soit constitutionnelle ou non.

Je ne crois pas que la population du Canada accepte cette explication sans réserve; du moins, les nombreux signataires des requêtes adressées au Gouvernement en faveur de l'annulation auront une opinion différente. Quoi qu'il en soit, je ne veux pas discuter plus longuement ce point. La question est entre l'exécutif et les requérants et l'on aura probablement, un jour ou l'autre, l'occasion de la résoudre.

J'ai écouté avec un réel plaisir, le discours habile et admirable que l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a prononcé hier. Nous n'envisageons pas toujours les questions sous le même angle et cela est particulièrement vrai dans ce cas. Mais j'ai le plus grand respect pour lui et cela pour deux raisons: la première, parce que, dans ce Parlement, il discute toujours toutes sortes de questions dans des termes modérés et élevés; la seconde, parce que je sais—et je suis convaincu qu'il en est aujourd'hui comme dans beaucoup d'autres circonstances—qu'il base ses opinions sur ses convictions personnelles et non pas uniquement sur de mesquins intérêts politiques.

A diverses reprises, en certaine circonstance notamment, il a démontré que lorsqu'il doit choisir entre son chef et ses convictions personnelles, ce sont ces dernières qui l'emportent. J'ai beaucoup d'admiration pour l'homme qui agit ainsi. Voilà pourquoi, en discutant le règlement 17, j'examinerai de près les arguments invoqués par mon honorable ami de Kingston, et m'efforcerai, autant qu'il me sera possible de le faire, d'établir que ses prétentions ne sont pas tout à fait exactes, alors qu'il en est tout autrement de celles de l'honorable député de Kamouraska, du très honorable chef de la gauche et de ceux qui les appuient sur cette question.

Mon honorable ami donne aux mots "jusqu'à présent" une interprétation qui diffère de celle que nous leur attribuons. Je ne consulterai pas les dictionnaires; je ne consulterai pas d'éminents auteurs; je ne citerai même pas les opinions d'avocats renseignés, de crainte que ces opinions ne soient contredites plus tard; non, mais j'attribuerai à ce règlement l'interprétation pratique qu'y donne le département de l'éducation d'Ontario. Bien que l'interprétation fournie par mon honorable ami de Kingston soit très généreuse et que celle donnée par M. Ferguson semble parfois également généreuse, voici ce qui arrive: dès que mes compatriotes osent se conformer à ces interprétations, ils constatent, le lendemain, qu'on les assigne devant un tribunal, qu'on les condamne à l'amende et qu'on les menace d'emprisonnement. Je crois que cela les porte à accepter une interprétation différente et à s'efforcer de vivre en paix à tout prix.

Dans la ville de Windsor, province d'Ontario, une école fut établie longtemps avant l'adoption du règlement 17. Plus tard, après 1912, à la suite de l'adoption de ce règlement, deux nouvelles écoles furent établies. D'après l'interprétation que nous donnons aux mots "jusqu'à présent", l'école établie avant la mise en vigueur du règlement avait le droit d'être classée comme école anglo-française, d'y avoir le français enseigné aux élèves qui la fréquentaient; mais les nouvelles écoles établies après l'adoption du règlement ne pouvaient jouir du même privilège. Je vais lire une copie de la résolution adoptée par la commission des écoles catholiques romaines de la ville de Windsor et qu'on a adressé au principal des écoles Saint-Edmond et Saint-François:

Proposé par A. Langlois, appuyé par R. Langlois:

Qu'on retienne les services d'une religieuse pour l'enseignement exclusif du français dans les écoles Saint-Edouard et Saint-François, ladite institutrice devant être canadienne française, posséder un certificat d'enseignement de première classe et être capable d'enseigner le français dans toutes ses parties: qu'elle devra enseigner ladite langue une heure, dans chaque classe, sauf la classe des finissants, chaque jour, à l'école Saint-Edouard, et une heure et demie, chaque jour, dans toutes les classes de l'école Saint-François. Traitement, $350 par année à commencer de la date d'entrée en fonction.

Adopté unanimement.

Windsor, 1er juin 1914.

Voici la réponse que le secrétaire-trésorier de la commission des écoles séparées de Windsor reçut de M. Colquhoun, sous-ministre de l'éducation d'Ontario:

Toronto, 5 avril 1914.

M. D. Gould,
Secrétaire-trésorier de la commission
des écoles séparées, Windsor (Ont.).

Monsieur,

Le ministre de l'éducation me charge de dire qu'il comprend que votre commission a l'intention d'introduire l'enseignement du français dans les écoles séparées de Saint-Edouard et

de Saint-François. Le ministre désire que je m'informe de l'exactitude de la nouvelle.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) : A. H. A. Colquhoun,
Sous-ministre de l'Education.

Voici maintenant la réponse adressée au sous-ministre de l'éducation:

Windsor, Ont., 8 août 1914.

Au sous-ministre de l'Education,
Toronto.

Cher monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 5 août et j'en ai noté le contenu. J'ai l'honneur de vous dire que nous avons l'intention d'introduire le français dans les écoles de Saint-Edouard et de Saint-François, et vous trouverez sous ce pli copie d'une résolution adoptée à une assemblée tenue le 1er juin 1914.

Dans votre lettre vous me posez une question à laquelle je réponds et je vous pose, à mon tour, une question à laquelle j'aimerais que vous répondiez. A quelle source avez-vous puisé ce renseignement?

Attendant votre réponse par le retour du courrier,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) : D. Gould,
Secrétaire-trésorier de la commission des écoles catholiques de la ville de Windsor.

Suit une lettre datée du 31 octobre 1914 écrite par le sous-ministre de l'éducation:

Toronto, 31 octobre 1914.

Monsieur,—Le ministre de l'Education me prie d'accuser réception de votre lettre du 8 août, et de vous dire qu'il a étudié sérieusement la question, et qu'il constate que les règlements du département de l'Education ne permettent pas d'enseigner le français comme matière au programme dans aucune des écoles séparées de Windsor, à l'exception de l'école du Sacré-Cœur...

C'était l'école établie avant l'adoption du règlement.

... vous voudrez bien alors, dans un temps raisonnable faire dans votre école les changements nécessaires pour vous conformer à ces ordres.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) : A. H. A. Colquhoun,
Sous-ministre de l'Education.

Mon honorable ami de Kingston (M. Edwards) croira probablement qu'une de ces écoles était dans un arrondissement et les deux autres dans un autre arrondissement, et que suivant l'interprétation que l'on a donnée hier au règlement, une école serait régie par le règlement 15 et les autres par le règlement 17; mais tel n'est pas le cas, parce que la ville de Windsor où ont été établies les trois écoles, ne forme qu'un arrondissement, dans les limites duquel sont situées les trois écoles. Nous avons donc ici une application pratique du mot "jusqu'ici". Dans la première école on continue à enseigner le français parce que, d'après notre interprétation et celle du ministre de l'éducation, elle a été établie avant 1912, et l'on refuse les mêmes privilèges aux deux autres, bien qu'elles soient situées dans les limites du même arrondissement et qu'elles soient soutenues par les mêmes contribuables, pour la seule raison, d'après l'interprétation que je crois être la bonne, qu'elles ont été établies après la promulgation de ce règlement. Cet exemple montre que mon honorable ami n'a probablement donné cette interprétation au règlement que pour calmer les protestations des Canadiens français, mais elle n'est pas d'accord avec les faits.

Une revue rapide du règlement 17 va nous montrer maintenant qu'il change certainement le système scolaire et qu'il est nuisible à nos intérêts; et, comme je l'ai déjà dit, c'est ici le bon endroit où il faut discuter cette question. Quelques-uns de mes amis de langue anglaise m'ont demandé: "Quel intérêt avez-vous à saisir la Chambre de cette question? Croyez-vous que cette discussion la réglera?" Ma réponse est bien simple. Nous sommes tellement convaincus que ce règlement est injuste, tyrannique et illégal, qu'il est de notre intérêt de le faire connaître à tout le pays, et ceux qui l'ont décrétée sont apparemment si convaincus de la même chose, qu'ils ont intérêt à le cacher au public; et la raison qui nous porte à saisir la Chambre de cette question est de faire savoir à toute la population canadienne, de l'Atlantique au Pacifique, et même au monde entier, à quiconque s'occupe de cette question d'intérêt local, que parmi les possessions de l'empire britannique, c'est dans la province d'Ontario seule que la langue du peuple vaincu est le moins respectée.

Lorsque ce fait sera connu dans tout le Canada, lorsqu'il sera connu que la langue française, la langue des premiers habitants du pays, la langue des fondateurs du Canada, qui l'ont ouvert à la civilisation, et qui l'ont conservé; non pas seulement pour eux-mêmes, mais pour tous les Canadiens dans le sens le plus large du mot; lorsqu'il sera connu que cette langue n'a pas au Canada les mêmes droits et privilèges que le gallois dans le pays de Galles, le français à l'île Maurice, le hollandais dans le Sud-Africain, malgré la guerre sanglante qui a eu lieu dans ce pays il y a quatorze ans, peut-être l'opinion publique fera-t-elle entendre sa voix et de tous les coins du Canada surgira-t-il des hommes qui s'uniront pour demander que justice soit rendue aux opprimés.

Le règlement 17 débute par ces mots:

Ecoles publiques et séparées anglo-françaises. Circulaire.

Il n'y a que deux catégories d'écoles primaires dans l'Ontario, des écoles publiques et des écoles séparées; mais pour faciliter la désignation, le qualificatif anglo-français a été appliqué aux écoles de ces deux catégories que le ministre désigne tous les ans à l'inspection prévue à l'article 5 ci-dessous et dans lesquelles le français est la langue de l'enseignement et de la discipline, sauf les restrictions contenues dans le paragraphe 1er de l'article 3.

Conséquemment, monsieur l'Orateur, les seules écoles anglo-françaises sont celles que le ministre de l'éducation désignera pour nous, et même celles-ci sont soumises aux restrictions dont parlent les articles que je vais discuter. D'après le règlement 17 la langue française est considérée sous deux aspects: premièrement, comme langue d'enseignement et de discipline; c'est-à-dire la langue qui sera employée pour enseigner la géographie, l'arithmétique, le catéchisme ou toute autre matière inscrite au programme des études; et deuxièmement comme matière enseignée. La langue française comme langue parlée entre l'instituteur et l'élève est entièrement abolie, sauf si l'enfant ne connaît que sa langue maternelle. Dès que l'enfant peut comprendre un peu l'anglais, il cesse de bénéficier de l'avantage de l'enseignement donné dans la langue maternelle. Telle est la partie "généreuse" du règlement 17 à l'égard de mes compatriotes d'Ontario.

Comme matière enseignée, le règlement considère le français sous un autre aspect. Il le place sur le même pied que la géographie, l'arithmétique, ou toute autre matière d'enseignement dans la classe. Mais là où l'étude du français est permise, on ne lui accorde qu'une heure par jour. l'inspecteur peut, quand il le voudra, sans faire connaître son motif, réduire cette heure à trois minutes ou une minute. Ce privilège, comme on l'appelle, et restreint d'une autre manière. L'article 4 du règlement dit:

Dans les écoles où le français a été jusqu'ici une matière d'enseignement, la commission scolaire, publique ou séparée, suivant le cas, peut accorder, en se confermant aux conditions suivantes, l'enseignement en français de la lecture de la grammaire et de la composition dans les classes du 1er au 4e cours (voir aussi la disposition pour le 5e cours, règlement des écoles publiques, article 14, paragraphe 5, adjoint aux matières prescrites pour les écoles publiques ou séparées.

J'ai déjà signalé l'interprétation qu'il convient de donner à cette disposition et qu'est venu confirmer M. Colquhoun en expliquant le cas des écoles de Windsor.

[M. Lamarche.]

En conséquence, je ne puis en déduire que ceci: que le privilège d'enseigner le français ne peut exister que dans les écoles où cette langue était enseignée antérieurement à l'adoption de la circulaire n° 17.

Mon honorable ami de Frontenac a cité le règlement n° 15. Ce règlement autorise l'enseignement de l'allemand et du français; mais je prétends que depuis l'adoption du règlement n° 17, bien que le règlement n° 15 soit encore dans les statuts, une partie, cependant, est devenue inapplicable, celle qui a trait à la langue française. La seule partie du règlement n° 15 qui reste en vigueur est celle qui concerne l'allemand.

Nous sommes aujourd'hui en présence du spectacle suivant. Autour de Verdun, nous voyons d'un côté des peuples de langue allemande lançant des obus et des gaz empoisonnés contre un autre peuple de langue française; et, aujourd'hui, en Canada, dans la province d'Ontario du moins, on acccorde à la langue des Huns des privilèges que l'on refuse à la langue de ceux qui défendent les boulevards de la civilisation.

Mon opinion est que, de quelque manière que vous retourniez ce règlement, quelque adresse que vous y mettiez, vous ne pouvez en venir qu'à la seule conclusion que son but est d'aboutir à la proscription graduelle de la langue française dans l'Ontario.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) l'appelle une concession et dit que les Canadiens français n'ont jamais eu autant de privilèges que leur en accorde le règlement n° 17, et on fait remarquer qu'il y a des gens dans l'Ontario qui croient que ce règlement accorde trop aux Canadiens français. Dans ce cas-là, la question peut être réglée bien facilement. Si, d'un côté, on croit que les Canadiens français obtiennent trop, et de l'autre que ceux-ci repoussent ce règlement, ne veulent pas de ce présent des Grecs, la question peut être facilement résolue en abolissant complètement le règlement, et les deux côtés—appelez-les intransigeants, si vous voulez—seront satisfaits. Si vous refusez de faire cela, c'est parceque vous ne croyez pas que le règlement soit une concession aux Canadiens français.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a une bien curieuse manière d'envisager un problème comme celui-là. D'un côté il dit: "Cet état de choses n'a été établi qu'après que des résolutions régulières eurent été adoptées par la législature d'Ontario, dont personne ne s'est plaint, pas

même les représentants de votre race; conséquemment, vous n'avez pas le droit de venir dire ici que ce règlement est tyrannique ou dommageable". Mais ensuite, après avoir étudié la question sous un autre aspect, il revient sur le même sujet et malgré ce qu'il a prétendu précédemment, il dit: "Pourquoi condamnez-vous ce règlement. Vous ne pouvez en connaître le résultat, vous ne l'avez pas mis à l'essai". Mais en le mettant à l'essai, ce serait l'accepter.

Si l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) dit que notre silence est la preuve que nous avons accepté cet état de choses, il est donc bien certain que si nous en faisions l'essai, il irait proclamer que l'absence de protestations de la part des Canadiens français prouve que le règlement a été accepté par eux, à plus forte raison s'ils y ont donné un commencement d'exécution.

J'ai été très heureux d'entendre le premier ministre, hier, déclarer que si jamais quelqu'un soumettait une motion demandant l'intervention du Gouvernement fédéral dans la politique provinciale de Québec, il serait le premier à protester.

Je crois bien, cependant, qu'il ne sera jamais mis à cette épreuve, puisque, dans la province de Québec, la minorité, qui est de langue anglaise, est, dans cette question notre témoin par excellence. Cette minorité est en position d'apprendre aux citoyens de ce pays en général que la majorité canadienne française sait un peu ce que commandent la justice, la tolérance et l'équité.

Il a été insinué, affirmé même que la population canadienne française compte une plus forte proportion d'illettrés que toute autre nationalité. J'ai toujours pensé que, si nous avons su rendre justice à chacun, si nous avons su résoudre ces sortes de que tion de manière à mériter le compliment d'être la province qui, mieux que toute autre, a conçu l'esprit de la confédération canadienne, c'est peut-être que beaucoup de nos hommes ont consacré quelque temps à l'étude des traités, à l'étude de notre Constitution et des auteurs qui devaient les instruire dans la science de la justice. Quand même, cependant, il nous faudrait admettre qu'il y a parmi nous un aussi grand nombre d'illettrés, ce sera raison de plus de féliciter ma race, puisque, cette science de la justice, elle ne l'a pas acquise par enseignement ni par éducation, mais elle la possédait naturellement et de naissance.

La meilleure épreuve à faire de ce règlement, c'est d'en transposer les termes. A chacun des représentants de la province d'Ontario qui ne partagent pas mon opinion, je dirai de prendre ce soir une copie de ce règlement et d'y faire quelques petites modifications. D'abord, au lieu de loi d'Ontario, mettez loi de Québec, puis au lieu du mot " français " insérer le mot "anglais" et ensuite lisez-le. Si, après avoir une seule fois parcouru le règlement ainsi modifié, vous vous déclarez satisfait, j'en serai fort surpris.

L'hon. M. BRODER: Avez-vous des écoles bilingues dans la province de Québec?

M. LAMARCHE: Oui, monsieur, nous avons des écoles bilingues; nous avons des hommes d'Etat bilingues; nous avons des foyers bilingues et nous avons aussi des tribunaux bilingues?

L'abolition de la langue française est-elle utile, est-elle nécessaire ou même désirable de quelque façon pour le bien de ce pays? Car il doit y avoir une raison d'abolir graduellement la langue française, comme on en a le dessein. Cette raison, je vais chercher à la découvrir. Est-ce la langue française qui est un obstacle. Je ne le crois pas. Le temps ne serait pas bien choisi pour s'opposer à une langue comme le français, dans un moment où l'univers se découvre devant la nation française.

C'est une langue qui s'adapte, je crois à l'étude de la littérature, des sciences, des arts, comme de tout autre sujet. Le français est parlé dans le monde entier, il est parlé dans les plus hautes cours de l'univers. Il est reconnu que pour un homme d'éducation, c'est une qualité indispensable que de pouvoir parler le français. Il est parlé par le roi d'Angleterre; il est parlé dans le palais du roi de la Grande-Bretagne, comme aussi à Rideau-Hall. Nous n'avons pas besoin, monsieur l'Orateur, d'avoir honte de la langue française. Nous sommes à l'heure présente engagés dans une guerre formidable ou l'Allemagne et ses alliées parlent tous des différentes langues et luttent contre cinq ou six autres peuples parlant chacun un langage différent. J'espère que le traité de paix sera bientôt signé, et je compte qu'il le sera à Berlin. Je vous assure bien que, quel que soit le lieu où on le signe, c'est en français qu'il sera rédigé. Quels que soient les accommodements que mentionnera ce traité, ceux qui auront à faire des concessions, comme ceux qui auront à en bénéficier, qu'il s'agisse d'argent, de biens ou de libertés, ce sera dans cet accord rédigé en français qu'ils le trouveront, s'ils connais-

sent la langue française. S'ils ne la connaissent pas, il leur faudra attendre que quelqu'un le traduise en quelque autre langue. Si ce n'est pas la langue française qui est inacceptable, serait-ce que dans ce pays le français est un obstacle politique. En me servant du mot "politique", je l'emploie dans le sens large de cette expression, c'est-à-dire pour ce qui regarde les rapports de ce pays avec d'autres. Je ne le crois pas, et il m'est inutile de m'étendre longuement sur cet aspect de la question. On n'a qu'à lire l'histoire de la domination anglaise au Canada.

Les Canadiens français ont toujours été fidèles; ils ont toujours été prêts à repousser l'envahisseur, à refuser les offres de voisins riches, même quand d'autres étaient prêts à l'accepter. Les enfants qui aujourd'hui demandent au gouvernement de la province d'Ontario qu'on leur permette de parler leur langue maternelle et de recevoir l'enseignement dans cette langue sont, monsieur l'Orateur, les descendant d'une grande nation. Sans leurs ancêtres— et je le déclare sans craindre le démenti—sans leurs ancêtres d'origine française, au lieu de verser nos taxes au trésor canadien, c'est à Washington que, vous et moi, nous les verserions.

M. HUGH CLARK: Auriez-vous alors des écoles bilingues?

M. LAMARCHE: Je crois pouvoir répondre à la question de mon honorable ami. Je ne connais pas les lois américaines, mais j'ai été dans certains lieux de ce pays et je sais que l'on y donne aux écoles françaises des avantages que la province d'Ontario aujourd'hui leur refuse, quoique les Français n'aient pas été fondateurs des Etats-Unis. La source où je puise ce renseignement n'est pas généralement connue. Cette assertion est tombée des lèvres, ou plutôt est sortie de la plume de sir Guy Carleton, gouverneur du Canada pendant plusieurs années. Il a un jour déclaré que, sans les Canadiens français, il aurait été absolument impossible de conserver cette possession à la couronne anglaise. Et c'est ce que savent ceux qui ont lu l'histoire. La chose est relatée, non seulement dans les livres français, mais dans toutes les histoires canadiennes dignes de ce nom, et c'est de quoi nous nous faisons gloire. Nous n'aimons pas à nous en targuer trop souvent, mais, dans de pareilles circonstances, ce n'est pas seulement notre droit, mais c'est aussi notre devoir de le faire.

Est-ce pour perfectionner notre système d'enseignement que le règlement a été établi? J'ai toujours cru que la possession des deux langues était un précieux avantage à acquérir sur ceux qui n'en ont qu'une et jusqu'à ce qu'il soit démontré que d'apprendre le français constitue un obstacle à l'acquisition d'une bonne connaissance de l'anglais, je maintiendrai qu'au lieu de profiter à l'instruction publique la suppression de l'une des deux langues vous éloigne de ce but.

Je dirai plus: c'est un principe bien établi chez les pédagogues que, pour obtenir d'une école les meilleurs résultats, il ne suffit pas de déverser l'instruction dans l'esprit d'un élève. Il y faut quelque chose de plus. Le professeur doit s'assurer d'abord de l'aptitude de cet enfant à recevoir l'instruction, et cette aptitude chez l'enfant se découvre toujours par une observation des lois de la nature, par une observation des penchants de la race. Ce principe a été établi par des hommes d'expérience et d'une renommée universelle. Il est intéressant de lire une page des œuvres d'un homme qui est peut-être l'un des plus grands philosophes du monde entier, et dans tous les cas, un des plus grands philosophe du peuple anglais, je veux dire Herbert Spencer. Je ne crois pas que cet homme ait pu se laisser prévenir par cette question des écoles. Il était mort depuis longtemps lorsque ce règlement a été établi. Voici comment il s'exprime:

> L'éducation de l'enfant doit être, tant par la méthode que par l'ordonnance, en harmonie avec celle de l'espèce humaine historiquement considérée; en d'autres termes, la génèse des connaissances d'un individu doit suivre le même cours que celle des connaissances de la race. A l'appui de cette doctrine, deux raisons peuvent être mentionnées, dont chacune suffit à l'établir. L'une se déduit de la loi de transmission héréditaire considérée dans ses conséquences les plus lointaines. Car, s'il est vrai que les hommes manifestent une ressemblance avec leurs ancêtres tant pour la figure que pour le caractère; si, passant des cas individuels où les traits de beaucoup d'ancêtres décédés se mêlent à quelques-uns des vivants pour obscurcir la loi, nous revenons aux types nationaux et que nous y remarquions combien les contrastes persistent entre eux d'âge en âge; si nous nous souvenons que ces types proviennent d'une souche commune et que, par suite, les différences notables actuelles doivent provenir de circonstances modificatrices portant sur une suite de générations, circonstances qui ont séparément transmis à leurs descendants leurs effets accumulés; si nous voyons que ces différences sont devenues organiques, de façon que l'enfant français devient un homme français même quand il est élevé par des étrangers; si le fait général ainsi illustré est vrai de toute la nature, y compris l'intellect, il suit de là que, s'il existe un ordre dans lequel la race humaine a maîtrisé ses diverses connaissances, il se produira dans chaque enfant une aptitude à acquérir dans le même ordre ces sortes de connaissan-

ces. Quand même, par conséquent, cet ordre n'aurait aucune importance intrinsèque, ce serait faciliter l'éducation que de faire passer l'esprit de l'individu par les étapes franchies au cours des siècles. Mais cette ordonnance n'est pas intrinsèquement indifférente, et c'est ce qui fait que l'éducation doit être comme une réitération en petit de l'œuvre de la civilisation. Il est pareillement possible de démontrer qu'il y a dans l'histoire un ordre de succession nécessaire, dans ses grandes lignes, et que ces causes déterminantes s'appliquent à l'enfant comme à la race.

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

Reprise de la séance.

M. LAMARCHE: Monsieur l'Orateur, au moment où la Chambre suspendait sa séance à six heures, je cherchais à démontrer que nulle tentative d'abolir la langue française, petit à petit ou autrement, ne se pouvait justifier par le motif que la langue elle-même est inacceptable; que, de plus, son abolition ne pouvait être sollicitée par le motif qu'elle est un obstacle à la politique de ce pays et que l'on ne pouvait non plus invoquer cette politique pour chercher à rendre plus parfait notre système d'enseignement.

L'assimilation est-elle, dans aucun pays du monde et dans celui-ci en particulier, favorable à la bonne entente? Le droit international n'a pas été codifié, mais ses règles se trouvent dans différents auteurs, dans les compte rendus de diverses conférences, dans les réunions des grands hommes de différents pays qui de fois à autre se groupent autour d'une même table pour discuter sans prévention les causes des difficultés internationales et les moyens aussi de les prévenir. Le dernier mouvement dans ce sens émane de la Haye, et il a été inauguré non avant, mais depuis la guerre.

J'ai reçu, en ma qualité de secrétaire de la section canadienne de l'Union interparlementaire, plusieurs documents de grande importance. Le dernier que j'ai reçu est un document intitulé:

Paix Durable
Commentaires officiels sur le minimum des concessions.

Je crois que certaines explications sont nécessaires pour indiquer à cette Chambre quel est l'objet de cette association. Depuis le commencement de la guerre, plusieurs articles sur la paix ont paru dans les journaux, et dans les parlements des nations belligérantes et des nations neutres des discours sur la paix ont été prononcés. Nous avons aussi lu des rapports de discussion portant sur ce que devra être le traité de paix à la fin de la guerre. Les membres de cette association se recrutent parmi les représentants de la plupart des nations civilisées de l'univers. Je vais vous dire quelles nationalités sont représentées, officiellement ou autrement, dans le conseil international de cette association. Ce sont les Etats-Unis d'Amérique, l'Allemagne, la Russie, l'Autriche, la Belgique, le Brésil, le Canada, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, le Guatemala, Haïti, la Hongrie, l'Italie, le Mexique, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Turquie, l'Uruguay et le Venezuela. Il me faut traduire, parce que ce document est écrit en français, qui est la langue diplomatique de l'univers. Ces délégués se sont réunis et ont élaboré ce que l'on nomme le "Programme Minimum" contenant cinq différentes propositions. L'avis qu'ils émettent, c'est que si le traité de paix qui sera signé à la fin de la guerre doit être suivi d'une paix durable et non d'une paix temporaire, et quelles qu'en soient les différentes clauses, au moins ces cinq conditions devront y être incorporées. Quel est le premier article? Je traduis:

Les Etats garantissent aux nationalités comprises dans les limites de leurs territoires, l'égalité civile, la liberté religieuse et le libre usage de leur langue.

Et le libre usage de leur langue. Dans l'esprit de ces grands hommes, dans l'esprit de ces patriotes sans préjugés venus de différents pays, le libre usage de leur langue devra être une source de paix, d'harmonie et de bonheur parmi les nations et les nationalités diverses composant ces nations. Ils croient aussi que l'absence de ces garanties, ou l'inobservation de ces garanties serait une source d'ennuis, de discorde et de guerre.

Devons-nous, ici, en ce pays, nous montrer sourds à ces appels? J'ai été heureux cet après-midi d'entendre un des orateurs qui m'ont précédé citer certains extraits montrant que l'Angleterre et la France avaient fait des propositions pour l'adoption de l'anglais et du français dans les deux pays le plus tôt possible. Cette idée est tout simplement en harmonie avec les vues de cette conférence qui représente toutes les nationalités et tous les pays civilisés. Si cela est vrai de toute minorité nationale en quelque pays que ce soit, je crois qu'ici au Canada nous aurions amplement raison d'adopter ce principe de loi internationale, qui est appliqué depuis quelques années.

Nous avons encore d'autres raisons, car ici au Canada non seulement cela serait-il dans l'intérêt de la paix et de l'harmonie, non seulement cela serait-il de nature à prévenir la discorde et les dissentiments, mais ce serait la meilleure manière pour la majorité anglaise de montrer que non seulement elle gouverne le pays, mais qu'elle sait apprécier la valeur des éléments ethniques qui constituent le pays. Par là même, la majorité anglaise se trouverait aussi bien mieux en harmonie avec toutes les majorités anglaises de tout l'empire britannique.

Après avoir prêté l'oreille à ces arguments, présentés à cette Chambre avec modération et soumis à l'opinion publique de ce pays, je crois que la province d'Ontario devrait hésiter avant de persister à vouloir faire exception dans l'empire britannique; je crois qu'elle se rangera volontiers du côté de ce principe de loi internationale, de droit naturel et d'équité britannique, et qu'elle fera sa part pour maintenir l'harmonie en ce pays, ainsi que nous avons toujours fait dans la province de Québec pour favoriser l'harmonie parmi toutes les classes de notre population.

Si j'ai touché à tous ces sujets différents, si j'ai soumis toutes ces raisons, je ne désire pas que personne puisse croire que nous, Canadiens français, nous sommes d'avis que ce règlement 17 est le coup fatal porté à notre langue en ce pays, que notre langue va disparaître ainsi que notre existence nationale. Je suis convaincu que la langue française ne disparaîtra jamais de ce pays. Pourquoi cela? Si nombreuses que soient les lois rendus par les législatures provinciales, et si nombreux aussi que soient les règlements édictés, je prétends que vous ne pouvez pas faire d'un Français un Anglais par le moyen de lois quelconques.

Je prétends que vous ne pouvez pas étouffer toute une race par des lois et que vous ne pouvez pas bâillonner les générations de l'avenir en édictant des règlements sur l'éducation. Et pourquoi cela? Tout simplement, parce que la nature est plus forte que la volonté de l'homme. Il s'agit ici d'une loi naturelle. Nous suivons la loi de la nature, même quand nous n'y pensons pas; même ce travail s'accomplit, sans que nous y mettions le moindre effort.

Ayant lu l'histoire de ce pays et appris qu'à la conquête il n'y avait dans ce pays que 60,000 citoyens de langue française, et se rappelant les nombreux efforts tentés pour faire disparaître la langue française de nos lois et de nos habitudes, qui peut dire avec quelque semblant de bon sens, maintenant que nous sommes un peuple de deux millions et demi, qu'un règlement mettrait en danger notre existence nationale?

Monsieur l'Orateur, personne ne croit cela. Mais ce règlement rend moins heureuse l'existence de nombre de citoyens ayant le culte de la loi en ce pays, et lorsque vous brisez le bonheur d'une partie de la population vous brisez celui de la nation toute entière, et vous blessez le patriotisme. Je crois que plus on met d'obstacles à l'expansion d'une nation ou à la conservation de son identité, plus on en assure la perpétuation. C'est ce que prouve l'histoire de la plupart des nations où a surgi cette question.. En voulez-vous un exemple? Il y a des siècles, des descendants de la même souche, des hommes d'origine française, vinrent dans le nouveau monde. Un groupe s'en alla vers ce qu'on appelle aujourd'hui le Canada; l'autre vers ce qui s'appelle aujourd'hui la Nouvelle-Orléans. Ces deux groupes furent entourés plus tard par une population anglo-saxonne et tous deux eurent à faire face aux mêmes dangers d'assimilation. Et quel a été le résultat? A la Nouvelle-Orléans la langue et la nationalité françaises des premiers colons français ont virtuellement disparu.

D'un autre côté, en ce pays, la langue française et le caractère français des premiers colons sont plus forts et plus robustes qu'ils ne l'étaient à l'époque de la fondation de ce pays. Quelle en est la raison? C'est que les colons de la Nouvelle-Orléans n'eurent aucun obstacle à surmonter, et que notre vie nationale a trouvé la nourriture qui lui a donné sa robustesse et sa force. Depuis l'époque de la conquête, la langue française ne s'est conservée que parce que ceux qui la possédaient et l'aimaient ont combattu de toutes leurs forces pour la conserver intacte chez eux et chez leurs enfants.

Quelques-uns de nos amis de l'Ontario disent que l'anglais devrait être connu de tout le monde au pays et je partage entièrement cette opinion. Laissez-moi en quelques mots exposer notre attitude à l'égard des langues anglaise et française. Nous considérons une éducation française comme un devoir, et l'acquisition de la langue anglaise comme une nécessité. Nous ne nous déroberons pas à ce devoir; nous resterons français. Mais nous comprenons la nécessité de la connaissance de l'anglais dans toutes les carrières de la vie. L'ignorance de cette langue serait un sérieux obstacle dans la course vers le succès matériel de la vie non seulement en ce pays, mais sur tout le conti-

nent d'Amérique. Nous voulons que chacun de nos enfants connaisse autant que possible la belle langue anglaise. Mais nous voulons aussi que le pays en général sache qu'à n'importe quel prix nous apprendrons et continuerons d'apprendre la langue dont nous avons hérité de nos pères et mères. Un orateur a dit hier: En matière d'éducation, ne touchez pas à Ontario; ne touchez pas au Manitoba! Cela est juste. Mais la législature devrait aussi conserver sans entraves les droits des sujets d'un pays britannique, quelle que soit leur origine. Nous qui parlons la langue française et la considérons comme un trésor, de l'Atlantique au Pacifique, disons à tous que la possession de cette langue n'est pas limité par des frontières matérielles ou légales. Nous qui sommes canadiens français, disons aussi: Ne touchez pas à la langue française.

On a souvent dit que cette question avait été soulevée dans un but politique. Je n'ai pas mission ici de me faire l'interprète d'autrui; je parle en mon seul nom. Je considérerais comme un crime de mêler à de mesquines questions politiques une cause qui pour tout Canadien fran?ais est sacrée. D'après le ton élevé des discours prononcés dans cette Chambre, hier et aujourd'hui, je ne crois pas que quelqu'un dans cette Chambre ait eu l'idée d'exploiter cette question dans un but politique. Personnellement, j'ai été pris à partie par certains journaux que je respecte dans la province d'Ontario, et dont la principale qualité paraît être la grande imagination de leurs éditeurs. Ils ont dit que j'avais une résolution toute prête à présenter dans la Chambre et que j'avais fait cela, parce que le chef de l'opposition avait été forcé par un groupe de ses partisans de s'abstenir d'en proposer une et que j'allais parler comme l'agent du chef de l'opposition et comme l'agent du parti libéral. Laissez-moi vous dire, monsieur l'Orateur, que je ne suis pas plus l'agent du parti libéral que je ne suis une des pièces de la machine tory. Je suis indépendant dans cette Chambre, et cela parce que telles sont mes convictions et que tel était mon programme, lorsque j'ai brigué les suffrages de mes électeurs. J'ai été élu député ici sous la condition que je jugerais chaque question d'après sa valeur et que je voterais en faveur de toute motion, bill ou mesure présentés par le parti libéral s'ils étaient bons et contre toute motion, bill ou mesure présentés par le parti conservateur, si je les considérais mauvais. La petite place que j'occupe dans cette Chambre à titre de représentant du comté de Nicolet m'appartient. Mon vote aussi m'appartient et je me servirai des deux comme il me plaira, sans consulter qui que ce soit. Mes juges seront mes commettants, mes compatriotes et le peuple canadien.

J'ai confiance en leur équité quelle que soit l'interprétation qu'on donne ce soir à mes paroles dans cette assemblée. Mais si, d'un côté, je suis indépendant, de l'autre côté, quand je défends ou combats une motion, une mesure ou un projet de loi que l'un ou l'autre parti présente à la Chambre, je ne crains pas de tendre une main loyale à l'homme public qui a le courage et l'énergie de se lever pour prendre la défense de sa race et de sa langue, comme je la retire dès que je m'aperçois qu'on est disposé à trahir sa nationalité et la langue de ses pères. Voilà mon attitude, voilà ma politique.

En terminant, je me permettrai en toute franchise et sincérité de m'adresser d'abord à mes compatriotes des deux partis politiques pour les inviter à prouver par leurs votes, sinon par leurs discours, leur sympathie pour ceux de leur race qui souffrent. Ces jours derniers, je recevais une lettre, qu'on ne saurait lire sans une vive émotion, d'un de nos collègues que la maladie malheureusement empêche de se rendre ici, l'honorable député de Joliette (M. Guilbault). Notre pauvre ami ne peut plus se servir de ses membres, mais son grand cœur est assez fort pour traîner son corps impotent jusque dans cette enceinte pour y voter en faveur de la proposition de mon honorable ami de Kamouraska. Il me prie dans sa lettre de prendre les mesures nécessaires pour le faire transporter au milieu de nous, même au péril de sa vie. Je me suis rendu à son chevet à l'hôpital pour le dissuader de son projet, mais il a fallu lui promettre de me faire son interprète auprès de la députation pour dire qu'il est de tout cœur en faveur de cette proposition qu'il aurait voulu par son vote aider à faire adopter.

Si je signale la chose, monsieur l'Orateur, c'est que je veux proposer cet exemple aux autres de mes compatriotes de la Chambre, surtout à ceux qui se sentent faiblir.

C'est un exemple à imiter. Quand un homme dont les forces trahissent la volonté a le courage de demander de se faire transporter ici pour voter pour la motion, ceux qui sont robustes ne sauraient faire moins.

Depuis hier, la rumeur circule que la grande objection qu'ont les adhérents du ministère à voter en faveur de la proposition vient de la manière dont elle a été présentée. Parce qu'elle prend la forme d'un amendement à la motion de former la Chambre en comité des subsides, on

craint d'y voir une proposition de blâme contre le Gouvernement. Quand à moi, même s'il en était ainsi, je préférerais voter contre tous les gouvernements plutôt que contre la langue française. Mais l'objection n'est pas valable, et ceux qui s'y intéressent trouveront les autorités citées dans les Débats du 13 mars 1900, page 1824, et les Débats du 21 mars 1893, à la page 2401.

Je tiens aussi à faire appel à tous les généreux députés de langue anglaise, conservateurs et libéraux, de toutes les provinces du Canada les invitant à faire preuve d'un esprit large à l'égard de la minorité française en donnant leur appui à cette motion. Je m'adresse surtout aux députés de langue anglaise qui doivent leur élection à une majorité canadienne française.

Dans quelques mois, nous célébrerons le cinquantième anniversaire de la Confédération. L'incendie a détruit l'édifice qu'on avait construit pour y installer les représentants de la nation; n'agissons pas de façon à ce que le pays ait à déplorer en même temps en face de l'univers la destruction des principes que posèrent les pères de la Confédération.

M. MORPHY (Perth-Nord): Monsieur l'Orateur, puisqu'on s'est entendu pour terminer le débat ce soir, je ne prendrai que quelques minutes du temps de la Chambre.

La discussion actuelle a pour cause un mouvement qu'on a soulevé dans le pays, mouvement qui a agité l'opinion dans la province de Québec et qui, dès le commencement, si on en juge par les discours et les commentaires des journaux, invoque pour se justifier un principe qui comporterait chez les Canadiens français un droit légal dont on les aurait privés. Quoique ce prétexte ait servi à allumer et activer l'agitation dans tous les coins du pays, je constate que la résolution ne prétend à aucun droit de cette nature. D'ailleurs les orateurs des deux partis s'accordent à dire que les Canadiens français de l'Ontario ne peuvent légalement réclamer aucun droit à se servir de leur langue dans les écoles de cette province. On a démontré que les agitateurs en dehors du Parlement, qui protestent contre une violation de droits, n'ont pas spécifié de quels droits il s'agit; et jusqu'à présent personne de ceux qui ont pris part au débat ne se sont réclamés de l'existence de ce privilège, mais au contraire tous les orateurs ont proclamé, qu'il n'existait pas.

On a découvert autre chose; on a entendu le très honorable chef de l'opposition, qui a pris la résolution sous son égide et les honorables députés de la gauche qui ont lancé cette question dans l'arène fédérale, reconnaître que le Parlement n'a pas juridiction pour se prononcer sur ce sujet. Mais on soutient que la résolution proclame l'existence en faveur des Canadiens français d'un droit naturel à un privilège dont les aurait dépouillés la législature provinciale. Je trouve bien singulier qu'alors que la population française n'avait aucun droit dans l'Ontario à l'enseignement de sa langue dans les écoles, alors que la législature a reconnu officiellement le français, décrétant qu'il serait reconnu là où il n'avait auparavant aucune existence légale, je trouve singulier, dis-je, qu'on donne à la nation le spectacle d'un groupe d'agitateurs forçant un parti politique à venir demander à cette Chambre de constater que la législature ontarienne a violé un droit naturel.

Si ce droit naturel existe, toutes les nationalités qui parlent une langue étrangère peuvent le réclamer. Je soutiens—non pas dans un esprit agressif, mais comme l'expression de mon opinion—ce qu'on a déjà fait observer, à savoir, que le Parlement n'est pas le lieu où doit se discuter cette question, mais à Toronto, au sein de l'assemblée législative, là où les députés anglais et français, libéraux et conservateurs, se sont entendus pour adopter à l'unanimité la loi contre laquelle on proteste. Il y a quinze jours, mon honorable ami et ses amis étaient libres de présenter leurs griefs à la législature. Ils auraient pu y envoyer leurs pétitions et leurs requêtes. Mais non, ils laissent proroger l'assemblée législative —celle de qui relève cette question, celle qui adopta la loi—et ensuite, quand l'assemblée s'est séparée, ils nous arrivent ici avec une résolution qui traite d'un sujet qui, ils le reconnaissent eux-mêmes, échappe à la compétence législative de ce Parlement. A mon point de vue, un parti politique qui, sur une question de langue, se laisse entraîner par une agitation qui ébranle la nation jusque dans ses fondements—à certains endroits, du moins, car la province de l'Ontario ne s'en inquiète pas encore—ce parti politique s'engage dans une ligne de conduite qui ne se conforme nullement aux principes chers à notre peuple.

Je ne développerai pas ce point, mais je soutiens qu'une agitation à propos d'une question de langue produit la dissension, la désintégration, au lieu de cimenter l'harmonie, l'union et la tolérance. Une résolution de ce genre est grosse de menaces, quand elle se présente devant un parlement

où les droits des divers groupements ont été fixés par la Constitution du pays.

A mon sens, ces agitateurs se chargent d'une lourde responsabilité. Ils ont organisé une vaste propagande; ils y ont fait entrer des enfants, qu'ils ont fait parader dans les rues d'Ottawa. Ils ont inculqué dans ces jeunes esprits des idées émises qui ne sont fondées ni en réalité ni en droit. Ils ont promené par les rues ces enfants, avec des bannières proclamant leur nationalité française. Personne ne voit de mal à cela; nous aimons que le tricolore flotte à sa place. Mais il est indigne de se prévaloir ainsi de son caractère national pour activer et fomenter une agitation créée par les parents de ces enfants.

Ces bannières portaient l'inscription: "Payez nos institutrices," alors que ceux qui en sont responsables savent bien que ces enfants sont trop jeunes pour comprendre la situation. Les gens d'âge mûr qui dirigeaient ce mouvement ne craignaient pas, dans ce pays de liberté, en formant ces processions d'enfants avec de pareilles bannières déployées, de leur inculquer l'idée que la désobéissance à la loi est une vertu.

Je m'insurge ensuite contre l'application que mettent ces agitateurs à activer leur propagande dans le temps où nous sommes aux prises avec un ennemi formidable. De toutes les perturbations qui menacent notre vie nationale, cette question est la plus inquiétante. Cependant, ces agitateurs n'hésitent pas à l'introduire ici et à en saisir le Parlement, afin qu'elle se répande par tout le pays et que la presse s'en empare et la propage au loin.

Pour ma part, je ne veux pas discuter plus longtemps cet aspect de la question. C'est à Toronto qu'il conviendrait de débattre la question et non en cette enceinte. Néanmoins, on n'hésite pas à sommer notre Parlement de prononcer un arrêt en quelque sorte, sans qu'aucune loi nous y autorise, et de condamner les actes de la législature devant laquelle il n'a encore été porté aucune plainte, à laquelle on n'a jamais demandé de remettre la question à l'étude, et devant laquelle personne n'a jamais prononcé un éloquent plaidoyer comme celui que vient de faire mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche). Effectivement, ce sont deux membres de cette Chambre qui, tout en se proclamant en faveur de l'autonomie des provinces, demandent au Parlement de commettre une impertinence. Je le soumets respectueusement, on ne saurait mieux décrire une agitation de cette nature qu'en décrétant les paroles qui furent prononcées au cours d'un débat en cette enceinte, dès 1890, paroles que je désire livrer à vos méditations:

> L'honorable député ne voit peut-être en tout cela qu'une simple manœuvre de parti, mais il n'en ouvre pas moins les écluses aux flots des passions, que nul pouvoir au monde ne saurait arrêter, une fois qu'ils sont soulevés. Il en appelle aux passions nationales et religieuses, celles de toutes les passions qui sont les plus difficiles à calmer, et—quel que soit le but qu'il poursuit—on ne saurait trouver de meilleure expression pour qualifier sa conduite qu'en déclarant qu'il se rend coupable du crime de lèse-nation.

Voilà les paroles qu'a prononcées le très honorable chef de l'opposition, en cette enceinte, à l'adresse d'un député qui, à cet époque, essayait de soulever des luttes de la nature de celle que l'honorable membre lui-même tente de fomenter, en ce moment, dans le pays.

M. ROBB (Huntingdon): Ce débat sur la question de l'instruction publique ne saurait causer de mal, s'il aide à réveiller l'intérêt autour de cette question non seulement dans Ontario et Québec, mais dans le pays tout entier.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards), qui a pris part au débat, cet après-midi, n'a pas rendu tout à fait justice à ma province. Les statistiques qu'il a citées, prouvent plus qu'il ne l'aurait désiré, à mon avis. Il a signalé nécessairement à l'attention du Parlement un sujet qui a donné lieu à de nombreux débats dans les réunions des différentes confessions protestantes d'un bout à l'autre du pays en ces dernières années. C'est que les chiffres de la natalité sont bien plus élevés au Canada chez les Canadiens français que chez les Anglo-Saxons, ou plutôt, comme les statistiques l'établissent, le chiffre des naissances est plus élevé dans la province de Québec que dans n'importe quelle autre province de la Confédération. Conséquemment, on rencontre dans cette province, eu égard au chiffre de la population, plus d'enfants âgés de un à cinq ans que dans n'importe quelle autre province de la Puissance. Et chacun sait que les enfants entre les âges de un à cinq ans ne peuvent ni lire ni écrire. C'est donc là l'explication des statistiques que l'honorable député a citées, cet après-midi, et qui pourraient paraître singulières à première vue.

M. GLASS: Mais l'honorable député n'a-t-il pas affirmé que ce chiffre proportionnel avait trait aux enfants d'âge scolaire et non pas à tous les enfants, y compris ceux qui sont âgés de un à cinq ans?

M. ROBB: Ce n'est pas là ce que j'ai compris. D'ailleurs cela ne peut pas être. J'ai observé que l'honorable député a cité les chiffres du recensement de 1901. Or, le recensement de 1911 estime à 20.17 la proportion pour cent, pour tout le pays, des enfants âgés de sept à quatorze ans et qui ne fréquentent aucune école.

En premier lieu vient la province de l'île du Prince-Edouard et ensuite la province d'Ontario; la Nouvelle-Ecosse occupe le troisième rang et Québec vient ensuite. Des neuf provinces de la Confédération, Québec occupe le quatrième rang relativement au nombre des enfants âgés de sept à quatorze ans qui ne fréquentent pas l'école. En d'artres termes, nous occupons la quatrième place en ce qui a trait à l'éducation en général dans la Puissance du Canada. Les chiffres sont: la Colombie-Anglaise, 24 p 100; l'Alberta, 37.17 p. 100; la Saskatchewan, 33.29 p. 100; le Manitoba, 25 p. 100; Ontario, 15 p. 100, et Québec, 19 p. 100. Les commissaires du recensement, toutefois, après avoir passé en revue ces statistiques, s'expriment ainsi qu'il suit sur la fréquentation des écoles dans tout le Canada, et les commentaires sont de nature à intéresser et satisfaire tout citoyen de la province de Québec:

Dans le Tableau VI, nous donnons par âge, par période et par sexe pour le Canada et les provinces, la proportion pour cent de la population entre les âges de cinq et vingt ans qui fréquente l'école.

Quant aux enfants au-dessous de six ans, Québec, la Nouvelle-Ecosse et Ontario accusent le quantum le plus élevé en ce qui regarde la fréquentation de l'école par ces jeunes enfants; le quantum le plus faible est attribué à la Colombie-Anglaise, à l'Alberta et à la Saskatchewan, dans l'ordre où ces provinces sont mentionnées.

Dans un pays où plus de 20 p. 100 des enfants entre les âges de sept à quatorze ans ne franchissent jamais le seuil d'une école, il y a encore beaucoup à faire, de sorte qu'il n'est pas nécessaire de se justifier le jour où l'on croit bon de soulever un débat sur la question de l'éducation au Canada.

Quelques jours avant le dépôt de cette proposition, des collègues ont désiré savoir quelle attitude j'allais prendre à ce propos et ils me donnèrent même l'avertissement de m'abstenir de prendre part au débat, mais ce n'est pas la conception que je me fais des devoirs d'un homme public. Je puis bien le déclarer en toute franchise, il ne s'est pas trouvé un seul de mes concitoyens canadiens français, ni en cette enceinte ni en dehors du Parlement, qui ait essayé de savoir à l'avance quelle attitude j'allais prendre sur ce projet de résolution. En conséquence, si je prends part au débat, ce soir, ce n'est nullement en vue de l'influence que mon attitude pourrait avoir sur ma carrière politique, mais bien parce que je considère qu'il est de mon devoir de prendre la défense de mes concitoyens canadiens français au milieu desquels je vis dans les meilleurs termes depuis quarante ans et qui se sont toujours montrés de bons voisins et d'excellents amis. Je ne serais pas digne d'occuper un siège en cette enceinte, si je craignais de me prononcer ouvertement sur une question aussi importante. Après avoir suivi le débat, après avoir écouté les discours des auteurs de la résolution, après avoir entendu les discours qui ont été prononcés hier et aujourd'hui, j'ai tout lieu de croire que l'esprit de conciliation va finir par l'emporter, qu'ici même dans la capitale du Canada, où depuis quelques mois déjà les enfants en âge de fréquenter les écoles ont été forcés de courir les rues, les parents de ces enfants vont obtenir justice, de sorte que leurs enfants pourront retourner à l'école et acquérir l'instruction nécessaire pour devenir de bons citoyens.

Tout le monde admet que les ignorants constituent un danger pour un pays et que si l'on veut que les enfants deviennent des citoyens utiles, il faut qu'ils reçoivent une éducation qui les mette en mesure d'accomplir leur devoir non seulement dans leur province natale, mais dans toutes les provinces qui font partie de la Confédération canadienne.

Dans la ville que j'habite, pendant vingt ans j'ai été mêlé activement au mouvement scolaire. J'ai fait partie de la commission des écoles, et je ne crains pas de l'affirmer, les protestants de cette ville possèdent un splendide système d'éducation élémentaire et supérieur; d'un autre côté, nos concitoyens catholiques romains, nos concitoyens de langue française possèdent aussi un collège pour les garçons, une école normale pour les filles de même qu'un système d'instruction élémentaire et primaire qui ferait honneur à n'importe quelle ville de la Puissance. Vous-même, monsieur l'Orateur, vous avez puisé votre instruction dans les écoles de Valleyfield, et je désire le proclamer encore une fois en cette enceinte, la population de Valleyfield sans distinction de race, de religion ou de couleurs politiques, est fière de savoir que vous, l'un de nos jeunes parlementaires, vous avez reçu votre instruction dans nos écoles, et avez été en mesure de vous préparer à occuper une situation qui fait de vous, à

[M. H. B. Morphy.]

l'heure actuelle, le membre le plus en vue du Parlement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très bien.

M. ROBB: Mais, monsieur l'Orateur, loin de moi la pensée de vouloir essayer de discuter cette question au point de vue du droit ou de la Constitution; car je ne suis pas avocat. Je désire simplement examiner la question avec mon expérience de quarante années au milieu d'une population bilingue où les représentants des deux races vivent côte à côte et s'efforcent de respecter mutuellement leurs principes et leurs préjugés.

Il y a des gens qui disent qu'un régime scolaire uniforme convient seul au Canada; mais dès que vous leur posez la question: Quelle langue y sera en usage? Ils répondent invariablement: "La nôtre." Je désire donc m'expliquer avec la plus grande franchise, au cours des quelques observations que j'ai à faire, et je le demande carrément à mes amis de la grande province d'Ontario. Dans quelle situation se trouverait placée la minorité anglaise de la province de Québec, si la majorité française de cette province se laissait influencer par l'exemple que lui donne la majorité anglaise dans les provinces sœurs et commençaient à entraver et à gêner la minorité anglaise de Québec en matière d'enseignement?

Ce différend scolaire qui en est arrivé à la phase aiguë dans l'Ontario, existe surtout entre Irlandais ou catholiques de langue anglaise et catholiques de langue française. Voilà pourquoi, moi, protestant, presbytérien, j'en appelle à l'esprit de justice de mes amis les catholiques de langue anglaise de la province d'Ontario; je désire tout simplement leur rappeler que dans la province de Québec il existe une minorité anglaise et qu'en nombre d'endroits la population de langue anglaise et les catholiques d'origine française sont à peu près également divisés. Or, je leur pose carrément la question: Peuvent-ils s'attendre à ce que leurs compatriotes, les catholiques de langue anglaise de la province de Québec, soient mieux traités par la majorité française de Québec que la minorité française ne l'est dans la province d'Ontario?

Le recensement de 1911 donne à la province d'Ontario une population française de 212,442. Ces Canadiens français sont les descendants des pionniers qui ont ouvert ce pays à la civilisation. A l'époque où le Peau-Rouge parcourait le pays en maître, à l'époque où sa volonté faisait loi, et, pour le Peau-Rouge de ce temps-là, la force primait le droit, que nos amis de l'Ontario n'oublient pas qu'un grand nombre de missionnaires français ont sacrifié leurs vies dans le dessein d'instruire les Peaux-Rouges qui n'avaient pas plus de respect pour l'instruction que pour la vie de leurs semblables. Aux yeux du Peau-Rouge, je le répète, la force primait le droit. De nos jours encore, malheureusement, cette théorie a de la vogue; nous avons tous été témoins de ce qui s'est passé en Alsace-Lorraine et en Pologne, où les Allemands aussi bien que les Russes ont dépouillé la population de ces malheureux pays de leurs droits, de leurs libertés et de leur langue. Mais c'est justement parce que nous rejetons cette doctrine du droit du plus fort, c'est justement parce que le peuple anglais nourrit des idées de liberté et d'indépendance, qu'à l'heure actuelle nous sommes engagés dans un terrible conflit; c'est pour cela que 300,000 Canadiens représentant la fine fleur de la nation, ont pris les armes et sont prêts à faire le sacrifice de leurs vies pour rendre à la Belgique, à la France et à l'Alsace les droits et les libertés dont elles ont été dépouillées.

Nous qui sommes restés dans nos foyers, ne pourrions-nous pas en faire autant? Ne pourrions-nous pas nous faire mutuellement des concessions? N'est-il pas possible à des citoyens raisonnables de régler cette grave difficulté qui, selon l'expression d'un des députés qui ont adressé la parole, pourrait aboutir à une révolte? Les Canadiens français ont soumis leurs réclamations en termes très modérés. A titre de libéral, je pense aujourd'hui ce que pensaient en 1896 le parti libéral et son chef distingué. Nous défendons les libertés provinciales. Citoyen de la province de Québec, je n'ai ni le droit ni le désir de dicter ma volonté à la province d'Ontario ni de me mêler de ses affaires; mais représentant la minorité anglaise protestante de la province de Québec, je demande à mes compatriotes anglais de l'Ontario de se rappeler que nous, qui sommes en grande majorité dans cette province, représentons la minorité dans celle de Québec. Pouvons-nous espérer que nos enfants seront mieux traités dans celle-ci que les enfants canadiens français dans celle de l'Ontario? Le débat qui a eu lieu aujourd'hui m'encourage à croire que le peuple va juger la question avec calme et qu'avant la prochaine session elle aura été réglée à la satisfaction de tous les intéressés. Nous qui constituons la majorité de la population du Canada ne mettons pas en oubli le

grand principe de justice en vertu duquel on doit faire à autrui ce qu'on voudrait qu'il nous fût fait. Les tenants d'une langue unique voudront bien se rappeler le passage de la Genèse où il est dit qu'après le déluge il n'existait sur la terre qu'une seule langue. Le monde en était-il meilleur? Est-ce un inconvénient de posséder la dualité de langue? Par bonheur, il règne ici deux langues: l'anglais, qui est la langue du commerce, et le français, qui est celle de la diplomatie. Je conjure le Parlement, tous les députés de langue française ou anglaise, de mettre fin à ces querelles. Sachons imiter nos frères qui sont allés se battre pour la cause de la liberté. Chaque jour on nous transmet du champ de bataille les noms de Canadiens anglais ou français qui ont donné leur vie pour cette cause. Suivons l'exemple des hommes qui luttent côte à côte pour le triomphe de ces principes, voyons s'il n'y a pas moyen de régler cette question pour toujours et de mettre fin à cette agitation qui n'est certes pas de nature à faire du bien à ce pays.

(M. Oliver, député d'Edmonton, et M. Macdonell, député de Toronto-Sud, se lèvent ensemble pour adresser la parole.)

M. l'ORATEUR: Quand l'Orateur accorde la parole à un député, il sait à peu près s'il est pour ou contre la proposition soumise à la Chambre. Dans le cas actuel, j'ignore dans quel sens les honorables députés d'Edmonton et de Toronto-Sud vont se prononcer. J'ai promis à l'honorable député d'Edmonton de lui accorder la parole quand l'honorable député d'Huntingdon aurait terminé son discours, et s'il en est ainsi, je puis promettre à l'honorable député de Toronto-Sud de lui accorder la parole après son collègue préopinant.

L'hon. FRANK OLIVER: C'est avec beaucoup de regret que je prends part à ce débat, bien que ce qui vient d'arriver soit peut-être de nature à faire croire que, grâce à votre décision, monsieur l'Orateur, j'étais heureux d'y participer. Je me sens obligé de combattre le projet de résolution exposé avec tant d'éloquence par l'honorable député de Kamouraska. Je le regrette pour plusieurs raisons. J'ai fait tout mon possible pour empêcher que cette question fût soumise à la Chambre. J'ai voté dans ce but. Le premier ministre et le ministre des Postes ont reconnu avec moi qu'il fallait écarter ce sujet; mais, par malheur, ils ont parlé dans un sens et voté dans un autre, et la question se trouve maintenant à l'étude.

[M. Robb.]

Une des raisons pour lesquelles je regrette tant d'avoir à prendre part à ce débat, c'est qu'il s'agit d'une question susceptible de discussion acrimonieuse; c'est même pour cela que je désirais l'écarter. Cependant, le ton qui fut donné au débat par l'auteur du projet de résolution, par celui qui l'a appuyé, par le chef de l'opposition et par tous ceux qui ont adressé la parole, a dissipé mes craintes. Au lieu de causer du tort, la discussion franche et libre des faits de la cause aura plutôt provoqué, comme l'a dit mon chef vénéré, une conception plus juste de cette question épineuse.

Contrairement à ce que certains députés ont prétendu, ce n'est pas parce que ce sujet est de la compétence du gouvernement provincial qu'il faudrait éviter de le discuter ici; le Parlement constitue la plus haute autorité du pays, et il a droit de discuter tout ce qui peut survenir au Canada; s'il se commet une injustice grave il est de son devoir de s'en enquérir. Quant à la question soumise maintenant à la Chambre, je ne saurais dire, pour le moment, si elle comporte ou ne comporte pas d'injustice; aussi ne la traiterai-je pas à ce point de vue. L'éloquence de ceux qui ont appuyé le projet de résolution m'a fortement impressionné; j'apprécie hautement l'opinion qu'ils ont exprimée et les motifs qui l'ont inspirée. Nos honorables collègues ont invoqué la tradition, le sentiment et toutes les impressions du cœur humain qui ont droit à notre respect. Je regrette d'autant plus de ne pouvoir me ranger à leur avis.

Le Canada est un grand pays et, par suite, il ne règne pas la même état de choses dans toutes les régions dont il est composé. Par conséquent, les principes de tolérance, de conciliation, même les principes libéraux si éloquemment invoqués par mes amis, peuvent très bien s'appliquer aux conditions qui prévalent dans une certaine partie du pays, comme ils voudraient les voir s'y appliquer, et n'être cependant pas applicables de la même manière aux conditions différentes qui prévalent ailleurs. Je voudrais qu'en parlant de conciliation et de tolérance on eût égard à la différence de ces conditions et à l'impossibilité d'appliquer partout la même règle.

Ceux qui ont adressé la parole jusqu'à présent sont des représentants de l'Est, et moi je suis député de l'Ouest. Au cours de ce débat on n'a rien fait ressortir de plus clair que la différence qu'il y a entre l'Est et l'Ouest. Les raisons données à l'appui de ce projet de résolution sont fondées sur la situation qui existe ici et qui

est résultée de ce que l'Est a été colonisé depuis des siècles.

Il s'est implanté ici, avec ou sans la sanction de la loi, des coutumes aujourd'hui invétérées, qui ont droit au respect de tous, à la vénération de plusieurs et peuvent être défendues avec toute la sincérité dont leurs défenseurs dans cette Chambre viennent de faire preuve. Cette conception qui s'inspire du passé et n'entrevoit l'avenir qu'à la seule lumière du passé fait abstraction d'un état de choses qui règne dans l'Ouest et qui est entièrement différent. Il y a plusieurs années les têtes dirigeantes de cette partie du Canada qu'on appelle l'Est ont songé à étendre leur champ d'action qui se bornait alors à la vallée ou au golfe du Saint-Laurent, et à établir leur domination jusqu'à la mer de l'Ouest; ils se sont donc emparés des prairies et des montagnes lointaines dans l'intention d'édifier un Canada plus grand, un Canada qui fût digne des ambitions, de l'énergie et de l'activité de la population habitant à cette époque les rives du fleuve ou du golfe Saint-Laurent. C'est parce que je représente le nouvel état de choses qui règne dans l'Ouest comme résultat de la prévoyance et de l'entreprise des hommes éminents de l'Est, que je désire adresser la parole ce soir, et c'est à cause de cette différence de situation que je me sens obligé de refuser mon appui au projet de résolution de l'honorable député de Kamouraska.

Pour ce qui concerne la population, je vois qu'on a beaucoup insisté sur le chiffre de l'élément français de la province de Québec et de celle d'Ontario. Eh bien, il y a, à l'ouest des Grands lacs une population dont il faut tenir compte; nous, les députés de l'Ouest, nous représentons ici cette population qui est de 2,000,000 d'âmes, à plus du quart de la population totale du Canada. Mais ce n'est pas en cela que consiste surtout notre responsabilité.

Il est vrai que nous ne parlons qu'au nom d'une partie du pays, mais cette partie est destinée à devenir le centre et le cœur du Canada, car c'est là que s'affirmeront bientôt sa grandeur et sa puissance. Depuis des générations, depuis des siècles, le cœur du Canada a été sur les rives du Saint-Laurent et des Grands lacs, mais il est de toute évidence qu'un jour le centre du Canada sera entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses. L'avenir du pays dépendra de la population qui habitera ce territoire, des conditions dans lesquelles elle se trouvera et de la manière dont ses affaires seront administrées. Ce résultat sera la conséquence nécessaire des énormes richesses qu'un généreux Créateur a prodiguées à cette partie du pays avec plus de profusion que partout ailleurs. Il est raisonnable de prévoir que notre population et nos progrès correspondront à cette abondance de richesses.

L'expansion d'un pays repose sur l'énergie et les efforts de ses habitants, et un peuple, pour réussir, doit compter avant tout sur l'instruction de ses enfants. Ainsi, cette question à laquelle nos collègues des provinces de l'Est attachent une si grande importance et qui leur inspire des discours si éloquents, n'a pas moins d'importance pour nous qui avons la responsabilité de préparer et de diriger l'expansion des régions de l'Ouest destinées à devenir le cœur de la nation canadienne.

Je ne veux pas discuter les arguments invoqués par nos honorables collègues, mais je n'admets pas que cette question ne doive être envisagée qu'à leur point de vue. Il y a un autre point de vue que j'ai tenté d'exposer aussi clairement que possible, avec les faibles moyens à ma disposition. Ce point de vue, je le dis hardiment, est aussi sacré pour nous et pour les intérêts du pays que celui auquel ils se placent et qu'ils font valoir avec une si grande éloquence.

Je me propose de faire quelques remarques sur la question de l'enseignement dans les quatre provinces situées à l'ouest des Grands lacs. Si quelques députés de cette région croient que j'empiète sur leurs prérogatives en parlant pour les quatre provinces, ils auront toute liberté de prendre la parole après moi.

Pour que la population clairsemée de ces vastes territoires s'acquitte de la tâche énorme qui lui est confiée, à son honneur et à l'avantage du pays, il faut nécessairement lui procurer les plus grandes facilités possibles, en matière d'instruction publique. Nous ne pourrons atteindre le succès ni réaliser nos ambitions légitimes, si nous n'avons pas les moyens les plus appropriés pour répandre l'instruction parmi la population née et élevée dans cette partie du pays. C'est une chose dont les habitants des provinces sont intimement convaincus. La question de l'instruction publique est aussi sacrée pour eux que la langue et les traditions pour les représentants de l'Est qui ont pris part au débat hier et aujourd'hui. Qu'est-ce qui frappe surtout le voyageur dans le Nord-Ouest? Partout où se rencontre un groupe d'habitants, un hameau, un village ou une ville, le regard est

attiré par une école, le bâtiment le plus important de la localité, pour laquelle rien n'a été épargné. Dans le Nord-Ouest, les écoles sont les points de repère, au même titre que les belles églises et les hauts clochers dans la province de Québec, et, je le répète, ils tiennent tout autant au cœur de la population.

Le problème de procurer une instruction suffisante à la population née et élevée dans l'Ouest est certainement le plus important, le plus urgent et le plus apprécié de toutes les questions qui sollicitent l'attention de ceux qui ont charge de diriger l'opinion publique. Les gens qui vont s'établir dans l'Ouest ont de l'ambition et de l'énergie; ils espèrent acquérir l'aisance, sinon la fortune; mais le plus grand nombre escomptent aussi l'amélioration matérielle et morale de leur famille, et si on ne leur procure pas les moyens de faire instruire leurs enfants, ils n'accepteront pas le sort pénible du colon. Ils chercheront une existence plus facile et se dirigeront vers les villes pour envoyer leurs enfants à l'école. Je répète donc que la diffusion de l'instruction dans les campagnes de l'Ouest est une question de grande importance, non seulement pour cette partie du pays, mais pour tout le Canada. Tous les esprits justes et non prévenus devront admettre que loin de susciter des obstacles à ceux qui ont la responsabilité de résoudre le problème, nous devons les encourager et les aider.

Celui qui quitte son pays d'origine et s'établit dans l'Ouest pour améliorer son sort et celui de sa famille a de l'ambition, de l'énergie et des espérances; il renonce à son ancienne existence pour en recommencer une nouvelle dans sa patrie d'adoption. A toute règle il y a des exceptions, mais je dirai à mes honorables collègues qui ont parlé si éloquemment de traditions et de droits historiques, que le très grand nombre de ceux qui viennent s'établir dans l'Ouest ont rompu avec les traditions du passé qui les gênaient ou sont partis pour échapper à des conditions d'existence qu'ils détestaient. Ils ne sont pas venus dans l'Ouest pour perpétuer un état de choses dont ils ont eu à souffrir ailleurs.

On me permettra de dire que je puis parler avec quelque autorité de la question scolaire dans l'Alberta et la Saskatchewan, vu que j'étais membre du conseil du Nord-Ouest qui a mis en vigueur le premier règlement scolaire appliqué dans ces provinces. J'avouerai même que j'ai rédigé le premier projet de loi scolaire qui ait été déposé devant le conseil du Nord-Ouest.

[L'hon. M. Oliver.]

J'ai versé ma contribution—une contribution volontaire—pour la première école publique construite dans cette partie du pays. J'étais membre de la législature du Nord-Ouest lorsque la loi scolaire de 1884 a été modifiée. J'ai donc quelque titre à prétendre être au courant de la question de l'enseignement dans ces provinces et plus particulièrement des écoles rurales, puisque mon existence presque tout entière s'est écoulée dans l'Ouest, et la localité que j'habitais est devenue successivement un hameau, un village et finalement une ville. J'ai été en contact intime avec les colons et je représente actuellement un collège électoral habité par cette classe de citoyens.

Plusieurs causes contribuent à rendre difficile la solution du problème. On ne peut pas avoir d'écoles, s'il n'y a pas d'élèves, et il faut de l'argent pour avoir des écoles. La plupart de ceux qui viennent s'établir dans ce pays n'arrivent pas avec de l'argent; ils viennent ici parce qu'ils n'en ont pas. Par suite du système de distribution des concessions gratuites, les colons se trouvent beaucoup plus éloignés les uns des autres que dans l'est du pays.

Nous avons donc une population pauvre, disséminée sur de grandes étendues et désirant faire instruire ses enfants. Le problème à résoudre, c'est de procurer des écoles et des instituteurs aux enfants de ces colons. Je dois ajouter que par suite du climat et des distances à parcourir, beaucoup de ces écoles sont fermées en hiver. Dans une grande partie de l'Ouest, les enfants ne peuvent fréquenter les écoles que pendant six mois de l'année. Telle est la situation actuelle. Comment concilier cet état de choses avec les demandes contenues, non dans la résolution elle-même, mais dans les discours prononcés à l'appui de cette proposition. Comment pourra-t-on arriver à donner aux enfants des familles établies dans le pays une instruction suffisante dans leur langue maternelle?

Il y a encore une autre différence à signaler dans les conditions qui existent ici et celle de l'Ouest. Dans l'Est, les groupements se font généralement d'après la race et la langue des habitants. Nous avons un groupe français ici, et un groupe anglais plus loin. Dans l'ouest, c'est sa terre que le colon choisit et non ses voisins. Celui qui s'établit sur un quart de section ne sait pas qui viendra s'établir sur le quart de section voisin. Il n'est pas possible de grouper la population d'après la langue ou la nationali-

té des habitants. Nous invitons les étrangers à immigrer dans le Nord-Ouest canadien, et lorsqu'ils arrivent nous leur donnons une concession. Il en résulte que dans les parties du pays que je connais on ne trouve guère de groupements importants composés de colons d'une seule nationalité et parlant la même langue, sauf dans les endroits habités par les colons de langue anglaise. Dans presque tous les districts scolaires, où la grande majorité n'est pas de langue anglaise, on trouve des colons de races différentes.

Ce que je trouve de plus regrettable dans ce débat, c'est qu'on a laissé entendre que ceux qui combattent la résolution agissent ainsi parce qu'ils ne veulent pas accorder à la langue française et aux Canadiens d'origine française les égards auxquels ils ont droit. Pour ma part, je déclare que je ne le cède à personne dans mon admiration pour mes compatriotes de langue et de race françaises; j'apprécie aussi hautement que qui que ce soit ce qu'elle est, ce qu'elle a été, ce qu'elle fait aujourd'hui et ce qu'elle fera dans l'avenir.

Et je veux qu'il soit parfaitement compris qu'il n'existe pas d'antagonisme ni d'inimitié entre les nationalités par suite de la situation qui règne dans les provinces de l'Ouest et à laquelle nous devons faire face pour rendre justice à leurs habitants à quelque nationalité qu'ils appartiennent.

La situation au Manitoba ressemble beaucoup à celle qui existe dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta. Elle n'est pas identique, mais analogue jusqu'à un certain point. Au Manitoba, sous l'empire de l'entente qui a été conclue—on "appelait l'entente Laurier-Greenway, entente qui avait été conclue avec une bonne foi évidente et dans le meilleur esprit—il était pourvu à l'enseignement du français, ou de toute autre langue, lorsque le district renfermait dix enfants parlant cette langue et en état de fréquenter l'école. Cette entente a été conclue à une époque où il n'était pas question d'une autre langue que le français et l'anglais. Les mots: "ou toute autre langue" ont été ajoutés, mais à mon sens, le seul objet qu'on avait en vue était de faire disparaître un grief de nos concitoyens de langue française au Manitoba, afin de nous permettre de travailler au développement du pays dans la paix et l'harmonie.

Mais des événements qui n'avaient pas été prévus lors de cette convention se sont produits. Nous avons reçu de nombreux immigrants qui parlaient d'autres idiomes. Le pays a été envahi par une foule d'Autrichiens qui parlaient le russe. Il y avait déjà un fort contingent allemand qui s'est accru, à n'en pas douter, lorsque des Européens sont arrivés en masse. Il y avait des Polonais et . . .mais je ne saurais les nommer tous. Des individus de diverses nationalités vinrent au Manitoba et tous exigèrent que le gouvernement de la province reconnût leurs droits établis par la convention Laurier-Greenway qui ne visait tout d'abord que la langue française, mais qui, disaient-ils, s'appliquait aussi à leur propre cas et force m'est de reconnaître qu'il en était ainsi, si j'en interprète bien le texte.

Le gouvernement de la province du Manitoba crut devoir se rendre à ces prières. Je ne veux pas soulever un sujet de polémique; je ne désire pas en ce moment faire des reproches au gouvernement du Manitoba, et je n'ai pas non plus le désir de l'excuser; ma seule intention est de constater un fait. C'est que le gouvernement du jour, si je puis me servir de cette expression, a fait tout ce qu'il pouvait faire pour l'enseignement bilingue où multilingue. Il a, je crois, établi des écoles modèles pour les Français, les Allemands, les Ruthènes, les Polonais—inutile de parcourir toute la liste. Il a mis tout en œuvre pour exécuter le projet, dont le représentant de Bonaventure a parlé aujourd'hui avec tant d'éloquence, de donner à chacun tout ce qu'il voulait en matière d'enseignement. Ce système a été mis à l'essai, et pour les fins de mon raisonnement, je supposerai qu'il a été appliqué honnêtement. Néanmoins, il n'a produit que des résultats nuls et de la confusion. Au Manitoba, il a mis l'enseignement dans une situation assurément regrettable et qui n'a pas été utile à l'ensemble de la population de la province, et encore moins à ceux qui devaient en profiter, grâce aux prétendus avantages de l'enseignement dans leur propre langue.

Quelqu'un a soutenu ici, aujourd'hui, qu'on peut donner un enseignement suffisant des deux langues à la fois. Je veux bien admettre que cela est possible dans certaines circonstances. Il n'y a pas l'ombre d'un doute qu'on peut le faire, lorsque les instituteurs sont compétents, lorsque les circonstances s'y prêtent et que les élèves sont intelligents. A cause de la situation qui règne au Manitoba, principalement dans les écoles des campagnes et des villages dont la population est peu nombreuse tout d'abord, où les habitants sont peu fortunés—je pourrai dire pauvres —où l'enseignement est de peu de durée, où il n'est pas possible d'obtenir des insti-

tuteurs de haut rang qui peuvent enseigner les deux langues, et où les gens sont tellement dispersés qu'ils ne sauraient se réunir, le seul résultat qu'on puisse attendre est celui qui s'est produit: la complète insuffisance de l'enseignement. Selon moi, ce n'est pas la prépondérance ou la survivance d'une nationalité qui est en cause dans cette province. Elle peut être en cause dans l'Ontario, dans la province de Québec, ou dans toute autre province; mais à titre de représentant de l'Ouest, je dois dire que telle n'est pas la question dans ces provinces. Il s'agit de mettre les enfants qui y sont nés ou qui s'y rendent en état de soutenir la lutte pour l'existence dans les mêmes conditions que les autres.

A mes yeux, et c'est ainsi, il me semble, que les habitants de l'Ouest envisagent la question, que l'enfant soit né de parents français ou allemands, quelle que soit la condition dans laquelle il est né—et elle peut être aussi élevée et aussi noble que nos amis peuvent prétendre et que je veux bien l'admettre—s'il n'est pas suffisamment instruit pour être sur le même pied que les enfants vivant dans d'autres lieux, sa carrière est entravée et il n'a pas obtenu justice de ceux qui exercent l'autorité et qui doivent veiller à son éducation. Tel est de nos jours le principe fondamental de l'administration des affaires scolaires dans les provinces de l'Ouest et la Colombie-Anglaise.

On a parlé de l'injustice du gouvernement actuel du Manitoba. Je regrette que cette expression ait été employée, car elle pourrait susciter ici une vive polémique. Je ne dirai rien qui puisse provoquer nos collègues, bien que je sois porté, je l'avoue, à m'indigner des accusations lancées contre ce gouvernement à cause de sa conduite. Je ne veux pas, non plus, laisser croire au ministre des Travaux publics que je désire l'accuser ou accuser le gouvernement provincial dont il faisait partie. Je veux simplement dire que, attendu que le ministère Norris, en prenant le timon des affaires, a trouvé les écoles publiques fréquentées par les enfants de langues étrangères et la population du Manitoba dans une situation absolument intolérable, le souci du bien public exigeait qu'un changement fût apporté à cet état de choses. L'intérêt public rendait ce changement nécessaire. Pour le bien des enfants, pour celui de la province et de tout le Canada, il fallait que le ministère prît des mesures pour procurer aux enfants nés ou élevés dans cette province la meilleure instruction qu'on pouvait leur donner, et il ne pouvait pas le faire en cherchant à donner deux enseignements, lorsqu'il n'avait ni le temps ni l'argent qui lui auraient permis d'en donner un d'une manière suffisante. J'ignore quels sont les résultats de l'initiative du ministère Norris; tout ce que je puis dire, c'est qu'il a agi avec la plus insigne bonne foi, dans le but évident de faire tout ce qu'il pouvait pour servir les intérêts qui lui étaient confiés. J'irai jusqu'à dire que, si la conduite du ministère Norris n'a pas les heureux résultats que nous pouvons en attendre, ce sera parce qu'on n'aura pas reconnu les exigences de la situation, et parce qu'il n'aura pas reçu le concours que doivent lui prêter ceux qui sont le plus profondément intéressés à l'instruction de leurs enfants.

Dans la province d'Alberta, les circonstances étaient un peu différentes. Les provinces d'Alberta et de Saskatchewan composaient anciennement les territoires du Nord-Ouest, et sous l'empire des lois rendues par le conseil et la législature du Nord-Ouest, un régime scolaire avait été établi. Que ce fût à dessein ou fortuitement, je ne saurais le dire, mais dans cette partie des anciens territoires du Nord-Ouest, l'enseignement avait été donné en anglais depuis l'établissement des écoles dans cette province. Nous avons là-bas des groupes nombreux de population de langue française. La plupart de ceux qui en font partie sont venus des Etats-Unis et parlent l'anglais aussi bien que moi. Il y a de grands établissements peuplés par des habitants de langue allemande dont le plus grand nombre vient de l'empire d'Autriche. Ces gens-là savaient l'anglais à leur arrivée. Il y a aussi des groupes importants de Scandinaves. Ceux-ci sont venus en grande partie des Etats-Unis, et la plupart avaient une bonne connaissance de l'anglais avant de venir au pays, cela va sans dire, de sorte que, dans leur cas, je puis difficilement dire que la question de langue existe. En tout cas nous avons, dans l'Alberta, un très grand nombre d'individus appartenant à des nationalités qui ne parlent pas l'anglais, et nous nous trouvons ainsi dans la même situation que le Manitoba, notre département de l'instruction publique ayant à résoudre le problème de la multiplicité des idiomes.

Voici ce qui est arrivé. A leur arrivée en ce pays, les colons allemands étaient pauvres; ils désiraient s'instruire. Les colons russes étaient pauvres aussi, à leur arrivée; ils désiraient s'instruire. Il était difficile d'obtenir des maîtres d'école et nous ne pouvions nous procurer que des instituteurs de

langue anglaise. Ceux-ci se sont rendus dans les établissements allemands ou russes où les parents ne savaient pas un mot d'anglais, et ils ont commencé à y faire la classe en anglais. Il en est résulté qu'on peut aujourd'hui passer par ces établissements allemands ou russes et constater que, si les vieilles gens ne parlent pas l'anglais, la jeunesse, allemande ou russe, le parle aussi bien que vous et moi et sans accent. L'enfant qui apprend une langue correctement a un immense avantage dans l'avenir sur celui qui apprend mal cette langue.

J'ai beaucoup entendu parler de la nécessité d'instruire les enfants en se servant de leur langue maternelle, et je ne contesterai pas que cela soit à désirer là où on peut le faire.

Là où ce système est praticable, je n'y vois pas le moindre inconvénient; mais dans l'Alberta, l'expérience nous ayant appris que quand il n'est pas praticable il n'y a pas lieu de s'en servir, alors l'enseignement étant donné par des instituteurs s'exprimant correctement, les enfants ont l'avantage d'apprendre à parler l'anglais correctement eux-mêmes.

Je regrette que mon honorable ami de Waterloo-Nord (M. Weichel) ne soit pas ici, car j'ai à parler de nos compatriotes d'origine allemande. Il a été question cet après-midi des colons d'origine allemande établis dans la province d'Ontario, ainsi que des privilèges dont ils jouissent en matière de langue. Dans l'Alberta, dans ma propre circonscription—j'espère que ce que je vais dire ne me fera point perdre de suffrages, mais cela se pourrait bien—il existe une importante colonie dont les membres, venus d'Autriche, parlent l'allemand; il s'en trouve parmi eux qui viennent du comté de Waterloo-Nord où ils sont nés et où ils ont grandi; ce sont, à tous égards, les meilleurs colons et les meilleurs citoyens qu'on puisse désirer. Mais ils sont mêlés aux colons de langue allemande venus d'Autriche et dont les enfants ont appris dans la colonie même la langue anglaise qu'ils parlent correctement. Ces colons-là disent de ceux qui sont venus du comté de Waterloo: "Ces gens ne connaissent aucune langue; ils ne parlent pas allemand et ne savent pas s'exprimer en langue anglaise." Cet état de choses provient sans doute de ce qu'à Edmonton c'est l'anglais qu'on enseigne, tandis que dans le comté de Waterloo, ce n'était pas précisément l'anglais, j'imagine, qui s'enseignait autrefois. L'enseignement était probablemnt confié à des personnes ayant une connaissance insuffisante de la langue anglaise.

Je dis cela sans préjugés de race, sans allusion pour qui que ce soit. Je constate un fait tout simplement. Quand nos amis au Parlement se plaignent de certains règlements dans la province d'Ontario—et je ne dirai pas que leurs griefs en ce qui concerne la province d'Ontario ne sont pas absolument bien fondés, pas plus que je dis qu'ils le sont, ce n'est pas le point que je discute—je dis que s'ils veulent transporter leurs critiques de la situation d'Ontario à celle des provinces de l'Ouest et faire les mêmes objections au sujet de ces provinces, à mon humble avis, ils se trompent entièrement Voilà pourquoi je suis forcé de ne pas approuver la résolution qu'ils ont présentée à la Chambre et les arguments qu'ils ont apportés à l'appui.

La province d'Alberta a toujours maintenu le principe de l'école anglaise, de l'enseignement anglais dans les écoles, de l'usage de la langue anglaise comme véhicule d'enseignement dans les écoles Aussi, ce plan a-t-il donné les meilleurs résultats pour l'avantage de ceux de nos compatriotes qui ne parlaient pas l'anglais aussi bien que les autres. L'enfant dont le père venait de la Galicie, qu'il soit d'origine allemande ou russe, se lance dans la bataille de la vie aussi bien armé que l'enfant dont le père est natif de la province d'Ontario. Voilà notre but et je prétends que nous ne violons les droits de personne. Nous accomplissons notre devoir de notre mieux dans les intérêts de nos concitoyens et du pays que nous sommes à édifier.

Dans la Colombie-Anglaise, les conditions sont quelque peu différentes; les représentants de cette province me pardonneront si je fais allusion à eux. Il n'y a jamais eu que des écoles anglaises dans cette province; il n'a jamais été question d'enseigner d'autre langue que l'anglais dans les écoles, du moins si mes renseignements ne sont pas erronés. Les motifs sont les mêmes que dans les provinces de l'Ouest, bien que l'un soit un pays de montagnes et l'autre un pays de prairies. Dans les vallées intérieures de la Colombie-Anglaise la population est nécessairement peu considérable, dans plusieurs cas, et placée dans une situation financière telle que ce serait un fardeau de lui imposer un enseignement bilingue. Ainsi donc, on ne l'a jamais fait et je ne suppose pas que les partisans les plus rigoureux des écoles bilingues puissent le demander.

Naturellement, dans les villes de cette province aussi bien que dans celles de toute autre province de l'Ouest, nous pouvons donner tout l'enseignement que nous désirons. Nous pouvons adopter, si nous le vou-

lons, n'importe quelle langue pour nos écoles, mais telle n'est pas la question importante. La seule question est celle de l'éducation des enfants des cultivateurs, l'enseignement rural, la réalisation des ambitions légitimes de ceux qui travaillent à l'édification du pays. Que ces hommes parlent le français, le russe, l'allemand ou toute autre langue, il serait cruel de leur dire à eux qui ont mis en jeu leur labeur, leur argent, leurs espérances, leur vie même et celle de leurs familles pour la prospérité du pays, que leurs enfants seront privés du fruit de tous ces efforts en leur imposant deux, trois ou quatre langues au lieu d'une seule qui puisse dans les circonstances, assurer l'avenir de ces enfants.

Monsieur l'Orateur, je l'ai déjà dit et je le répète, je ne veux nullement intervenir dans la discussion scolaire d'Ontario ou de Québec ou de toute autre province de l'Est. Je reconnais qu'étant donnée la situation dans ces provinces, elles ont leurs difficultés et leurs différends auxquels il faut remédier. Je n'ai pas l'intention de discuter ce sujet. Je laisse cette tâche à ceux qui sont plus en mesure que moi de le faire et qui y sont plus intéressés, bien que naturellement, le bonheur de l'est du Canada me soit autant à cœur que celui de l'ouest pour les habitants de l'est. Cependant tout en étant disposé à accepter les observations favorables de mes honorables collègues au sujet des écoles de l'est du Canada, je demande aux partisans de cette résolution de reconnaître les conditions et les aspirations de l'Ouest canadien et de nous donner, touchant cette question, la même considération que nous le faisons pour l'Est.

Leurs arguments peuvent s'appliquer parfaitement à la situation de leur propre pays, mais chez nous tout est différent. En nous accusant d'intolérance, de fanatisme ou de gens animés du désir de faire tort aux autres, ils ne sont pas justes, ils n'ont pas plus raison d'adopter cette attitude à notre égard que nous aurions raison de le faire envers eux. Que les questions de l'Est ne soient pas mêlées à celles de l'Ouest, voilà tout ce que nous demandons. Si nous ne pouvons pas nous entendre, alors qu'il soit convenu qu'on ne peut s'entendre. Je ne veux pas que personne laisse supposer que je puisse être coupable d'intolérance ou de fanatisme.

Nos amis de ce côté-ci de la Chambre se sont proclamés libéraux. Ils sont libéraux, oui, de très bons libéraux, moi-même je suis libéral aussi sincère qu'eux. Moi aussi je suis en faveur de la conciliation et opposé à la contrainte; je conseille le maintien des droits des minorités lorsque ces droits peuvent être maintenus sans faire tort aux autres, qu'il s'agisse de majorité ou de minorité. Que l'on favorise autant que possible le maintien des droits, mais n'allons pas conserver un tort sous prétexte qu'on l'appelle un droit.

M. MACDONELL (Toronto-Sud) : Monsieur l'Orateur, je demande pardon à la Chambre de me lever à une heure aussi avancée pour ajouter quelques mots à ce qui a été si bien dit des deux côtés. Je regrette fort d'être obligé de parler sur une résolution de cette nature qui n'aurait certainement pas dû être présentée à la Chambre. On l'a fait dans un mauvais temps à cause des critiques que cette résolution a soulevées et soulèvera dans tout le pays, et parce que, surtout, nos énergies devraient se concentrer sur le succès de la guerre. La nation canadienne et, en particulier, le Parlement, ne doivent pas se laisser détourner du seul but qui doit occuper toute leur attention, la guerre, jusqu'au triomphe final que nous obtiendrons sans doute, à condition que tous nos efforts soient dirigés dans ce sens.

Je ne veux blâmer personne. Je vais donner mon opinion et je crois que c'est celle d'une grande majorité du pays, qu'il s'agisse de Québec, d'Ontario ou de l'Ouest. Plusieurs orateurs, au cours du débat, ont fait remarquer l'inopportunité de cette proposition. Je ne désire pas répéter les arguments qui ont été apportés et qui sont très censés. L'assemblée législative a siégé à Toronto plusieurs mois, cet hiver, et presque aussitôt après la prorogation nous voyons apparaître cette cause de discorde.

C'était là le temps et le lieu il me semble, d'aborder le sujet, de faire la discussion et, au besoin, d'entreprendre la lutte, s'il est vrai que la situation justifiât une semblable motion. Pour me convaincre qu'il n'y a aucune raison de présenter ici cette question, je ne veux d'autre preuve que le fait que deux jours de discussion n'ont pas avancé la question d'un pas.

Aujourd'hui, nous faisons le procès d'un gouvernement par contumace. Nous faisons une enquête dans des faits que nous ignorons. Les ministres qu'on veut condamner—car après tout, c'est le véritable but de la motion—ne sont pas présents, ne sont pas représentés et n'ont pas l'avantage de répondre aux arguments. Je le demande aux hommes d'affaires, aux hommes

de profession, à quiconque a le sentiment de la justice, est-il juste, est-il équitable de poursuivre cette enquête ex-parte, hors le concours du gouvernement de l'Ontario, sans qu'il sache ce qui se passe ici, sans avoir l'occasion de répondre aux accusations, car, on l'a dit au cours de ce débat, il peut y avoir matière à conciliation, à rapprochement. Personne ne connaît la réponse du gouvernement de l'Ontario. Peut-être son raisonnement, eût-on l'occasion de l'entendre, porterait-il la conviction chez mon très honorable ami le chef de l'opposition, je n'en sais rien. Mais rappelons-nous que le chef de l'opposition a dit: Envisageons le problème en face, cherchons-en les données, examinons-le dans tous ses détails. Quelle sorte d'enquête faisons-nous? L'enquête se poursuit d'un seul côté.

Cet après-midi, mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche) parlait de l'incident de Windsor. On aurait à cet endroit privé les écoles de leurs droits. L'honorable député a prétendu que les écoles de cette ville n'ont pu continuer l'enseignement, soit qu'on les eût fermées ou qu'on ait menacé de les fermer, parce que le département de l'instruction publique n'approuvait pas leur programme. L'honorable député, dans ses remarques sur l'incident de Windsor, déclara d'abord qu'on avait fermé ces écoles à cause du règlement 17. Je tombai par hasard l'autre jour sur une déclaration du ministre de l'éducation de l'Ontario au sujet des écoles de Windsor. Il s'exprime comme il suit:

> On a rappelé le cas des écoles séparées de Windsor comme une preuve des entraves que le département mettait à l'enseignement du français aux élèves canadiens français qui fréquentent ces écoles. Le règlement 17 ne s'applique pas à ces écoles; en conséquence, le droit d'y enseigner le français, qu'il ait déjà existé et qu'on l'ait aboli, relève du règlement n° 12, qui n'a d'application que dans les localités où le français est la langue généralement en usage. Le français n'est pas la langue généralement en usage à Windsor, quelle que soit la manière d'envisager la situation.

Voilà donc mon honorable ami qui se met en frais d'éloquence relativement à ces écoles de Windsor, quand après tout le règlement 17 n'a rien à y voir.

Je ne tiens pas à examiner en détail les catégories de classes où le français peut s'enseigner. Il y a la classe des tout petits qui ne comprennent pas l'anglais; à ceux-là on donne l'enseignement en français. A mesure que l'élève grandit il apprend l'anglais et dans les cours supérieurs son instruction se poursuit en anglais. C'est le devoir de l'institutrice d'enseigner dans cette langue. Je cite les Statuts revisés de l'Ontario de 1914, chapitre 266, à l'article énumérant tous les devoirs de l'instituteur. Cet article 84 statue entre autres:

> Ainsi l'instituteur doit...

Et ainsi de suite. Le paragraphe (b) dispose que l'instituteur doit

> ...se servir de la langue anglaise pour l'enseignement et pour toute communication avec les élèves pour les fins de la discipline et de la direction, excepté quand la chose est impossible, parce que l'élève ne comprend pas l'anglais, mais il pourra faire réciter les leçons qui demandent l'usage d'un livre dans la langue du livre.

Le gouvernement semble avoir de son mieux prévu les difficultés que rencontre un élève qui ne comprend pas l'anglais. Attendu que l'Ontario est une province anglaise, où l'anglais est l'idiome de la population, le département a poussé aussi loin qu'il le peut sa sollicitude pour les enfants de langue française qui ne connaissent pas l'anglais.

L'honorable député de Nicolet, cet après-midi, a parlé d'autres langues dans d'autres pays. Il a fait ressortir toute la persécution dont le français est l'objet dans l'Ontario par un contraste avec la situation au pays de Galles, en Pologne, je crois, et dans d'autres pays. Il a fait observer que ces pays avaient conservé l'usage de leur langue maternelle. Ils l'ont conservé, mais Québec aussi a conservé l'usage du français. Les Gallois ou les Polonais ne cherchent pas à conserver leurs langues nationales dans toutes les parties du monde où ils immigrent. Chez eux ils font usage de leur propre langue, comme fait d'ailleurs la population française de Québec, qui fait usage de la langue de ses ancêtres.

L'hon. M. MARCIL: Un Canadien français est-il un étranger dans l'Ontario?

M. MACDONELL: Pas plus qu'un Gallois qui va en Angleterre.

L'hon. M. MARCIL: Le descendant d'une famille française qui s'est établie au Détroit il y a cent cinquante ans est-il un nouvel arrivé dans la province?

M. MACDONELL: Il n'a droit qu'aux libertés et aux privilèges que lui confère la constitution de la province. D'ailleurs, à l'exception de quelques groupes épars, il n'y a pas eu d'établissement canadien français à Windsor ni dans l'Ontario, excepté dans ces dernières années. J'aurai quelque chose à dire de ces prétendus établisse-

ments de Canadiens français sur le sol ontarien aux premières époques de l'histoire de la province.

Les Canadiens français dans l'Ontario ont pour leur langue toutes les garanties voulues en vertu du règlement n° 15 encore en vigueur. L'article 12 dit ce qui suit:

12. (2) Dans les districts scolaires où le français ou l'allemand est la langue généralement en usage, les syndics peuvent, en plus des matières d'enseignement ci-mentionnées, exiger l'enseignement de la lecture, de la grammaire et de la composition françaises ou allemandes aux élèves auxquels les parents ou les gardiens veulent faire apprendre l'une ou l'autre de ces langues, et à ces fins, on se servira des livres français ou allemands autorisés.

Quelle autre garantie veut-on? Quand ils ne parlent pas l'anglais, ils peuvent faire usage de leurs propres livres.

Je ne tiens pas à donner beaucoup de temps au côté constitutionnel. Mais en réalité, la motion de mon honorable ami ne repose sur aucun fondement solide. Les droits constitutionnels qu'on invoque n'existent pas. L'honorable député qui a présenté la motion a remonté jusqu'au traité de 1763, je crois, au lendemain de la conquête du Canada, et l'honorable député de Wright (M. Devlin) l'a suivi de près sur ce terrain, quand il a fait observer que les Canadiens français ont obtenu le droit à l'usage de leur langue lors de la cession du Canada à l'Angleterre par le roi de France. Ce traité réglait ce qui était en question à cette époque; quoiqu'il conserve aux nouveaux sujets leurs lois et leurs coutumes, leur propriété, leur liberté et d'autres privilèges, il ne fait aucune mention de la langue française. Je n'ai trouvé aucune autorité qui affirme qu'il fut question dans ces négociations de la langue française Tout ce que je vois qui puisse donner au français un rang quelconque au Canada se trouve contenu dans la loi sur l'Amérique britannique du Nord.

Tout le monde est au courant de l'article 133 de cette loi, qui confère tout simplement les privilèges qui nous sont connus. Cet article ne fait nulle mention ni aucune allusion au français ou à un autre idiome, et ne touche pas à la question d'enseignement. Or, quand nous arrivons aux dispositions de la loi sur l'Amérique britannique du Nord qui traitent de l'instruction publique, nous constatons que la Constitution donne aux provinces une juridiction exclusive en ces matières. Elle détermine aussi la procédure que doit suivre le Parlement fédéral, s'il juge à propos d'intervenir. Sans doute les pères de la Confédération prévoyaient des cas de ce genre.* Ils s'entendirent pour donner aux provinces une juridiction exclusive en matière d'éducation. Ils prirent grand soin, cependant, de stipuler qu'on ne peut rendre aucune loi au préjudice des écoles confessionnelles, et de voir à protéger dans l'Ontario la minorité catholique et dans Québec la minorité protestante. Ils imaginèrent une législation réparatrice. Ils étudièrent donc la question sous toutes ses faces, et insérèrent dans la Constitution toutes les garanties qu'il jugèrent justes et raisonnables. Ils ne songèrent pas un instant à donner juridiction au Parlement en matière de lois scolaires, ni de permettre au pouvoir fédéral de s'ingérer dans les décrets des provinces concernant l'enseignement public excepté dans les cas spécifiés aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 de l'article 93.

Les exceptions mêmes spécifiées dans la loi—la sauvegarde des écoles confessionnelles, la protection de la minorité catholique dans l'Ontario et de la minorité protestante dans Québec et la législation réparatrice—prouvent à l'évidence qu'on avait alors étudié toutes ces choses, et que si l'on spécifiait les exceptions, c'était dans le but d'exclure toute autre intervention de la part du Parlement fédéral. Tout ce qui est dans le texte a force de loi, tout ce qui n'y paraît pas se trouve exclus par le fait même. Dans son ensemble, le texte de la Constitution met ce principe en pleine lumière.

La motion de mon honorable ami n'est qu'un appel à la générosité. Les défenseurs de la motion, ainsi que ceux qui les ont appuyés n'ont fait que des plaidoyers pour obtenir des concessions plus favorables et un traitement plus généreux.

A propos de la législation provinciale, on nous demande d'exercer une certaine pression sur la province d'Ontario, soit par conseils, soit par remontrance, soit autrement. On nous invite à donner des ordres à la province d'Ontario. Aujourd'hui, quelle juridiction, s'il en existe une, notre Constitution accorde-t-elle au gouvernement fédéral sur les provinces? Il a une certaine juridiction, le pouvoir d'annuler, par exemple, une loi qui met en péril l'intérêt national; dans les questions d'administration, le Gouverneur général exerce une certaine juridiction sur les lieutenants-gouverneurs des provinces et dans la législation du domaine commun aux deux pouvoirs; dans certaines affaires, le gouvernement fédéral possède également une certaine autorité. Le pouvoir du gouvernement fédéral est énoncé en termes précis dans

l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je pourrais peut-être faire ici une citation de ce livre véritablement admirable que le docteur Todd a publié sur le gouvernement parlementaire. A la page 623, traitant de l'ingérence fédérale dans les questions provinciales, il dit:

Les Chambres fédérales devraient s'abstenir de tout acte ouvert et même de l'énoncé formel d'une opinion quelconque à l'endroit de questions qui n'entrent pas dans la sphère de leur juridiction.

Nous avons là l'opinion d'un homme qui fait autorité en matière constitutionnelle, qui nous met en garde contre toute ingérence du gouvernement fédéral dans la législation provinciale. Elle établit clairement qu'il ne devrait y avoir d'intervention que dans des questions mentionnées à l'acte de l'Amérique britannique du Nord.

On a fait allusion à l'introduction ancienne de la langue française au Canada, et la première allusion se rattache au traité qu'on désigne généralemnt sous le nom de Traité de Paris de 1763.

L'hon. M. MARCIL: Le traité de 1763 est le traité de Versailles.

M. MACDONELL: Un honorable député, je crois que c'est l'honorable représentant de Nicolet, a dit qu'en 1774, par l'Acte de Québec, la langue française fut introduite et prit pied dans la province d'Ontario. Quelque allusion qu'on trouve dans l'Acte de Québec à la langue française, cette loi ne mentionne rien de la province d'Ontario qui n'était alors qu'une région boisée où l'on trouvait à peine, çà et là, un défrichement primitif. Quoi qu'il en soit nous constatons que, du moment que le Haut-Canada et le Bas-Canada furent séparés et que la province du Haut-Canada fut établie, la première loi adoptée au cours de la première session de la législature de cette province, en 1791, déclarait que cette province était anglaise et que les lois d'Angleterre, la propriété, les droits civils et le reste devaient y être adoptées. De sorte que même si l'on pouvait dire par déduction que la langue française a été introduite dans ce territoire par l'Acte de Québec de 1774, cette loi était certainement rendue inopérante par la loi de 1791 que j'ai mentionnée.

L'observation que mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil) a faite, il y a quelques instants, nous a rappelé que des Français se sont établis dans la province d'Ontario. Loin de moi l'idée de déprécier un seul instant, le courage, l'héroïsme, l'esprit avantureux et entreprenant et les qualités splendides qui caractérisèrent généralement les Français, aux premiers jours de la colonie. Ils furent les grands pionniers qui colonisèrent ce pays. Quoi qu'il en soit, nous traitons, aujourd'hui, de questions réelles; nous étudions, en notre qualité de représentants du peuple, cette résolution qui nous est soumise et nous ne pouvons permettre que nos émotions entraînent nos esprits, nous devons étudier la question suivant les besoins, les faits et la loi.

Il est très intéressant d'entendre l'histoire de la colonisation de l'Ontario par les voyageurs et autres colons français, mais, en réalité, la province d'Ontario a été colonisée par les loyalistes du Haut-Canada qui arrivèrent dans le Haut-Canada dès les débuts de la révolution américaine, et le nombre des Français était bien petit alors, dans le Haut-Canada, et bien peu nombreux furent ceux qui arrivèrent, longtemps après. Ainsi que le très honorable chef de l'opposition le disait, hier, ils prirent la route du Saint-Laurent et des Grands lacs pour se rendre jusque dans l'Ouest, mais ils fondèrent aucune colonie sur les bords des Grands lacs. Un certain nombre de colons français s'implantèrent dans le Haut-Canada, et une colonie fut fondée à Windsor; le reste se dispersa ça et là. L'établissement des Français, dans Ontario, est de date plus récente, et je suppose que c'est la raison pour laquelle la question de l'enseignement du français dans les écoles n'a pris une tournure aiguë que de nos jours.

Examinons l'histoire de la question scolaire dans la province d'Ontario, parce que c'est dans cette province que l'on revendique les droits du français. Il est conforme aux lois d'Ontario et à celles du Dominion qui régissent cette province que nous ayons à décider tous les droits relatifs à l'enseignement et à la langue. Avant 1840, il y avait très peu d'avantages offerts à l'enseignement, dans la province d'Ontario; ce ne fut qu'en 1863, que les lois scolaires prirent une forme tant soit peu définie. Il importe peu de comprendre les faits qui se rattachent à l'adoption de la loi scolaire de 1863. Voici:

Dans ce bill, celui de 1863, accepté et adopté, se trouvaient deux stipulations principales: la première, que les catholiques, dans leurs écoles, auraient le droit d'enseignement dans leurs propres principes religieux; la seconde, que ces écoles catholiques seraient aussi complètement soumises aux règlements du gouvernement que les écoles publiques.—Les auteurs distingués de ce projet de loi ont vu qu'il était acceptable.

En 1863, on a établi des écoles séparées dans la province d'Ontario, avec ces deux principes: que la majorité aurait le droit d'enseigner sa religion, mais avec l'inspection du gouvernement. Cette loi fut adoptée par le gouvernement des provinces unies et, ainsi que les honorables députés le savent, sans doute, elle devint la base des dispositions scolaires de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Il est digne de mention que cette loi scolaire de 1863 fut acceptée par tous les évêques catholiques des provinces unies, y compris les évêques de Kingston, de Toronto et d'Ottawa, dans Ontario, et de Québec, Montréal et Trois-Rivières, dans la province de Québec.

Le très honorable chef de l'opposition a dit, hier que les premiers différends au sujet de l'usage de la langue française dans la province d'Ontario ont éclaté en 1855. Sir Oliver Mowat dirigeait alors les affaires de cette province. La situation n'était pas satisfaisante, et un commission fut nommée, en 1889, pour faire une enquête sur cette question. Une autre commission fut nommée, en 1893 et, une troisième en 1910, et l'on aplanit en grande partie les difficultés.

En 1910, M. F. W. Merchant, inspecteur en chef des écoles publiques et séparées, fut nommé commissaire pour s'enquérir et faire rapport au sujet des écoles anglo-françaises, publiques et séparées de la province, et voici un résumé de son rapport tiré d'une déclaration du ministre de l'éducation d'Ontario:

Le rapport de M. Merchant, qui fut complété en 1912, était basé sur l'inspection qu'il avait lui-même faite de 269 écoles où l'enseignement du français était mentionné comme faisant partie soit du programme des études soit comme véhicule d'enseignement ou de discipline. Le rapport traitait de toute la question comme d'un problème éducationnel. L'état de choses qui existait alors ne s'est probablement pas beaucoup modifié durant les quatre années qui se sont écoulées depuis.

Un résumé du rapport donnera donc une bonne idée de la situation présente. Les conditions n'étaient pas satisfaisantes. Beaucoup d'instituteurs non diplômés et sans aucune expérience de l'enseignement étaient dans les écoles; et de ceux qui possédaient des diplômes temporaires, environ 50 p. 100 venaient de la province de Québec. L'assiduité à l'école était irrégulière, les jeunes élèves étaient retenus chez eux les jours rigoureux de l'hiver, les plus âgés, le printemps et l'automne.

Voilà où l'on en était, lorsque la législature a étudié la question et qu'elle a adopté, à la session de 1911, la résolution suivante sur laquelle sont basées les parties de la loi scolaire d'Ontario qui se rapportent à la langue française. Je vais lire cette résolution, parce qu'elle est importante; elle fut adoptée à l'unanimité.

Résolu, que la langue anglaise sera la langue d'enseignement et de discipline dans les écoles publiques et séparées de la province, sauf où, de l'avis du département de l'éducation, cet enseignement ne peut se donner pour la raison que les élèves ne comprennent pas l'anglais.

Les membres canadiens français de la législature ont voté en faveur de cette résolution et c'est exactement le texte des lois scolaires d'Ontario relatives aux écoles canadiennes françaises.

L'hon. M. MARCIL: Si l'honorable député le permet, je désire, dans le but d'obtenir un renseignement, lui poser la même question que celle que j'ai posée, hier soir, à l'honorable député de Kingston (M. Nickle). M. Racine, qui représentait Russell, s'était-il informé si l'adoption de cette résolution modifierait d'une façon ou d'une autre les règlements à l'égard de la minorité canadienne française?

M. MACDONELL: Je ne connais rien de M. Racine. La remarque de l'honorable député me fournit un nouvel argument. Cela prouve l'injustice de soulever dans cette arène des questions qui appartiennent à la province d'Ontario. Sir James Whitney est mort, et les archives de ces procédures sont à Toronto. Il est certain que l'honorable député recevrait une réponse, s'il posait au gouvernement d'Ontario la question qu'il m'a faite. Je ne suis pas parfaitement au courant des détails de cette affaire, car je ne faisais pas partie de la législature. Si ce débat avait été amené de la façon ordinaire, si la résolution avait été inscrite au Feuilleton et si les honorables députés avaient eu l'avantage de l'étudier et de se préparer, je crois que la discussion aurait été plus utile et qu'elle aurait fourni plus de renseignements que ce débat qu'on a imposé aussi soudainement à la Chambre. Je tiens à lire un télégramme qu'on vient de recevoir de l'honorable G. Howard Ferguson, ministre intérimaire de l'éducation:

Toronto (Ont.), 9 mai.

D'après nos règlements, il n'y a que deux classes d'écoles, c'est-à-dire, les écoles publiques et les écoles séparées. D'après un règlement spécial, toutefois, on accorde au ministre le pouvoir de désigner, chaque année, les écoles auxquelles le règlement 17 s'appliquera et ces écoles sont appelées les écoles anglo-françaises.

La raison en est, vous voudrez bien l'observer, qu'une école désignée et administrée d'après le règlement 17 pourra avoir acquis une efficacité suffisante en anglais et avoir adopté des méthodes d'enseignement telles qu'il ne sera plus nécessaire de la désigner sous le nom d'école anglo-française. D'un autre côté, une école qui s'est conformée aux règlements l'année dernière peut avoir changé son attitude

cette année et le ministre pourrait se trouver dans la nécessité de la désigner sous cette appellation, afin de la soumettre au règlement 17. En d'autres mots, le règlement 17 n'a été fait que pour les écoles où l'on découvre que les élèves français n'ont pas toutes les facilités désirables d'acquérir la connaissance de l'anglais. Vous comprendrez alors pourquoi ces écoles et leur nombre peuvent changer d'année en année. Le paragraphe 2 de l'article 12 s'applique généralement à toutes les écoles bilingues, et décrète que là où la langue française domine l'inspecteur peut permettre l'emploi de cette langue, avec certaines restrictions, ainsi qu'il est décrété. Nécessairement, la catégorie désignée qui tombe sous le coup du règlement 17 est exclue de celles qui sont sous l'empire du paragraphe 2 de l'article 12. Prenez le cas d'un nouvel arrondissement scolaire qui se constitue. Il commence comme arrondissement anglais. A mesure que la population de langue française augmente dans cet arrondissement, la langue dominante peut changer de l'anglais au français. Dans ce cas-là, l'école a le droit d'être administrée sous l'empire de l'article 12, paragraphe 2. Si l'arrondissement devient presque tout français et que la tendance soit d'enlever aux enfants l'occasion d'apprendre l'anglais, alors le ministre mettra cette école sous l'empire du règlement 17. Il est tout à fait erroné de dire qu'il est impossible aux Canadiens français de faire instruire leurs enfants dans leur langue maternelle, lorsqu'ils émigrent dans un district où les écoles bilingues n'existaient pas auparavant. En pratique, il n'est presque pas possible que la chose arrive; car lorsque les Canadiens français commencent à arriver dans une localité de langue anglaise, ils apprennent assez d'anglais dans leurs rapports avec le reste de la population pour qu'il ne soit presque pas nécessaire d'employer une autre langue que l'anglais dans l'école. Si vous pouviez prévoir le cas de toute une colonie de Canadiens français s'établissant dans un endroit isolé où elle n'aurait pas l'occasion d'apprendre l'anglais, cette école serait désignée comme une école anglo-française, et le département d'éducation s'occuperait de fournir aux élèves toutes les facilités pour apprendre l'anglais au moyen de leur langue maternelle.

G. H. Ferguson.

Ceci explique parfaitement la question, et je n'essaierai pas d'y ajouter quelque chose. Je laisse la question au jugement de la Chambre et du pays, me contentant de dire que, pour ma part, et pour les raisons que j'ai expliquées, je voterai contre cet amendement. Je le crois contraire aux intérêts du Canada, contraire aux intérêts de la province de Québec et contraire à ceux de la province d'Ontario. Je crois que rien de plus malheureux ne pouvait arriver à mes compatriotes de la province de Québec que le dépôt de cette résolution. Son objet et la manière dont elle est proposée prouvent à l'évidence son manque d'à-propos.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: Je pourrais répéter, avec le directeur général des Postes, que mes concitoyens dans ma province, penseront que je n'ai eu, à la Chambre, sur cette question, l'attitude qu'ils auraient voulu me voir prendre. Il y a de ces situations dans la vie de tout homme public; à la vérité, il y est constamment exposé. Plus il vieillit, plus il comprend la nécessité de suivre la ligne droite. A différentes reprises, au cours des trois dernières semaines, on m'a averti que si je votais en faveur d'une proposition quelconque relative à cette question délicate, je pouvais m'attendre à me voir rejeter par le suffrage de mes concitoyens. Eh bien, heureux les morts.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: A une condition.

L'hon. M. GRAHAM: Je prétends qu'un homme doit toujours obéir aux ordres de sa conscience, quoi qu'il en puisse résulter. Autant que n'importe qui dans cette assemblée, je tiens en haute valeur l'opinion de mes concitoyens, et je leur suis cordialement reconnaissant pour la confiance dont ils m'ont honoré. Cependant, monsieur l'Orateur, j'estime que mon devoir de conscience l'emporte sur toute autre considération; et c'est pour me conformer à ce devoir que je prends la parole et que je voterai sur cette question.

Si je recherchais les applaudissements de mes amis, ou un avantage électoral, je tiendrais peut-être une autre conduite; mais je ne puis oublier, après les alliances que j'ai vu s'opérer depuis un an et demi dans certaines parties du pays, qu'il y a pour moi quelque chose de supérieur à l'une ou l'autre de ces ambitions, quelque grandes et louables qu'elles puissent être. Si, monsieur l'Orateur, par mes actes ou par mes paroles, je puis réussir à amener une entente entre les factions en lutte dans l'Ontario, et augmenter, ne fusse que de dix hommes, les forces des alliés contre l'ennemi, j'aurai fait quelque chose pour l'empire et pour le Canada.

J'irai plus loin, monsieur l'Orateur, en renonçant, s'il le faut, à l'accomplissement de légitimes ambitions dans la vie politique, j'obtiens le redressement de griefs qui empêchent quelques compatriotes de se présenter à l'enrôlement, je croirai avoir rempli mon devoir et m'en estimerai amplement récompensé. Mon idée est assez claire pour me dispenser d'entrer dans plus de détails; et, comme l'a fort bien dit l'honorable député qui m'a précédé (M. Macdonell), la conduite de cette guerre est la tâche principale qui s'impose au pays, je prétends qu'en agissant comme je le fais ce soir, je travaille au succès des efforts de la nation.

Mon honorable ami a parlé comme si le but de cette proposition était de régenter la province d'Ontario, ou de lui donner des avis ou d'intervenir dans ses affaires intérieures. Une telle pensée n'est jamais entrée dans l'esprit d'aucun membre de cette Chambre. Le ton conciliant de la discussion sur cette question délicate, qui touche aux fibres les plus sensibles du cœur humain, comme l'absence de toute expression blessante dans les observations de nos collègues, sont une manifestation des hautes qualités qui distinguent les membres de cette assemblée. Un esprit provocateur, soit d'un côté ou de l'autre, aurait pu, dans une discussion comme celle-ci, exciter des hommes d'un tempérament paisible à dire des choses qu'ils n'auraient pas dites dans des moments plus calmes, mais qu'elles auraient toujours regrettées ensuite. Cela n'est pas arrivé, et jusqu'à ce moment nous avons discuté cette question excessivement délicate sans qu'aucune parole déplacée ait été dite, et sans avoir rien laissé échapper de nos lèvres dont auraient pu rougir ceux qui viendront après nous lorsqu'ils liront ces débats.

Mais, monsieur l'Orateur, personne n'a l'intention de faire la loi à la province d'Ontario. Le dépôt et l'adoption d'une résolution est le moyen le plus direct que nous ayons d'exercer notre droit d'exprimer notre opinion sur un grief qui nous est dénoncé, afin que l'autorité et la seule autorité qui a le pouvoir de prononcer sur ce grief puisse s'en occuper et y porter remède. Vous en avez décidé ainsi, monsieur l'Orateur, et je ne regrette pas que l'on ait appelé de votre décision, car quelqu'un aurait pu dire qu'elle vous avait été inspirée par des considérations intéressées. Votre décision, ayant été approuvé par la grande majorité de la Chambre, nous discutons cette question parce que la Chambre à la presque unanimité, vous a déclaré qu'il y avait lieu de la discuter.

Je répéterai, monsieur l'Orateur, les paroles dont vous vous êtes servi et qui ont été approuvées par la Chambre: que ceux qui discutent cette question n'ont ni l'intention, ni le désir d'empiéter sur les droits de la province, mais seulement d'exprimer leur opinion. Voici les paroles de monsieur l'Orateur:

> En décidant que l'amendement est régulier, j'entends dire que la Chambre a le droit de le discuter, non pas avec l'intention de faire disparaître une législation que la province s'est donnée, mais simplement dans le but d'exprimer son opinion.
>
> [L'hon. M. Graham.]

C'est tout ce que veulent faire, si je ne m'abuse, ceux qui ont proposé cette résolution. Maintenant que la question est en débat, je veux bien reconnaître que j'aurais préféré qu'elle ne vînt pas en discussion au Parlement. Pour ma part, comme citoyen de l'Ontario, je m'étais proposé de porter la parole sur cette même question dans des réunions publiques pour y faire connaître mon opinion. Aurait-elle été bien accueillie? c'est une autre question. Dans cette intention, j'aurais préféré que la discussion n'eût pas lieu au Parlement. Mais puisque la Chambre en est saisie, elle doit s'en occuper et je me propose de la discuter pendant quelques instants pour faire connaître mon sentiment.

J'espère n'offenser personne dans les observations que je vais formuler, car il se pourrait que je dise des vérités à la population des deux provinces. Peut-être ne devrais-je pas dire la population des deux provinces; je voulais dire à la population de l'une et de l'autre langue, car il s'agit d'une affaire qui regarde l'Ontario. Nos collègues étrangers à la province peuvent discuter, mais qu'ils n'oublient pas que c'est nous seuls, citoyens de cette province, qui avons le droit et le pouvoir de la régler. Personnellement, je pense que la révolte contre la loi n'est pas le moyen d'obtenir le redressement d'un grief. J'irai plus loin et je dirai que la cause de l'agitation des esprits ne vient pas seulement d'un côté. Je serai franc. Pendant plusieurs années j'ai été mêlé à des discussions de ce genre. J'ai été membre de la législature d'Ontario et je connais aussi bien que n'importe qui de ce côté (la droite) comment on y envisage toutes ces questions.

La province d'Ontario est très jalouse de son droit de gérer ses propres affaires, et elle a raison. Le gouvernement Mowat a fait adopter certaines lois après des discussions très animées sur la question qui nous occupe et sur celle des écoles séparées, qui ont passé par l'épreuve de deux ou trois élections. Si ces lois avaient été observées, nous ne serions pas en présence du soulèvement actuel. Une des difficultés est venue, et je le dis en connaissance de cause, non pas des lois adoptées sous le ministère Mowat et plus tard, mais du fait que les intéressés n'ont pas obéi aux lois de la législature. Je pourrais citer plusieurs cas. C'est ainsi que l'irritation a commencé. Parlant comme citoyen de l'Ontario, qui a fait partie de la législature de cette province, qui connaît ces questions, je dis sans hésiter que dans certaines écoles de

la province la loi n'a pas seulement été mise de côté, mais qu'on l'a dénoncée.

Je ne parle pas de ce qui s'est produit récemment à Ottawa. Je ne veux pas en parler dans le moment. Il en est résulté de l'irritation. Il est possible que les autorités aient montré de la mollesse en ne faisant pas respecter la loi, mais la question est tellement délicate qu'ils sont excusables dans une certaine mesure. Il n'en est pas moins vrai, cependant, que, si l'on n'avait pas rendu absolument et totalement françaises certaines écoles qui, pour le moins, auraient dû rester bilingues, il y aurait eu moins de raison de s'agiter qu'on ne l'a fait dans la province d'Ontario. Je ne dis pas qui est à blâmer, mais simplement ce que je sais.

Pour en revenir à la ville d'Ottawa, je dirai que, selon moi, cette résistance à la loi n'est pas le bon moyen d'obtenir un redressement des griefs. Nous avons dans la province d'Ontario certains outranciers, je l'avoue, mais je désire que les habitants de la province de Québec ne jugent pas ceux d'Ontario d'après quelques énergumènes. La province de Québec a, elle aussi, ses outranciers et je prierais les habitants d'Ontario de ne pas juger les bons citoyens de la province de Québec par les quelques énergumènes qu'on y rencontre. L'élément modéré est bien ce qu'il y a de mieux dans toutes les provinces, et c'est par celui-là que doit être jugé le peuple de chacune, par celui-là seulement. Les habitants de la province d'Ontario sont impressionnables. Peut-être ne le suis-je pas autant que d'autres au sujet de ce que l'on dit de la province d'où je viens, dans laquelle je suis né et où j'habite. Nous ne sommes pas dans cette province des fanatiques. Je suis sensible à toute imputation de cette nature. Nous en avons quelques-uns; ils se glissent dans les meilleures sociétés. Si vous pouviez prendre les nôtres et les envoyer, avec ceux de la province de Québec, sur la ligne de feu où nous serions sûrs qu'ils resteraient, ce serait tout bénéfice pour l'une et l'autre province; mais, dans une discussion d'affaires de ce genre, quoique irrités dans chaque province par les propos excessifs des énergumènes de l'autre, nous devons garder notre sang-froid et nous souvenir que le meilleur de chaque province n'est pas représenté par des hommes de cette trempe.

Je tiens à redire que, pour ma part, je refuserais mon suffrage à une résolution qui aurait même l'apparence d'une immixion dans les droits de cette province ou de n'importe quelle autre, moins encore voudrais-je parler en sa faveur. Si je croyais que ma conduite dût être interprétée de cette manière par ceux qui ont proposé cette résolution—je sais qu'il n'en est rien—je ne voterais pas du tout, parce que cette question relève entièrement de la province d'Ontario. Quelqu'un me dira peut-être—j'ai vu cette insinuation dans quelques journaux de la province de Québec, comme aussi ceux d'Ottawa—que le gouvernement d'Ontario se compose de gens intraitables et fanatiques et que la législature en général est de la même trempe. Vous devez comprendre que le gouvernement d'Ontario ne m'a pas chargé de le défendre, mais je connais M. le premier ministre Hearst, et personne ne pourra me faire croire qu'il ait le moindre fanatisme. Je le connais intimement. Je connais aussi l'honorable Thomas McGarry; c'est un homme à l'esprit large, un homme qui toujours s'efforce d'être juste. J'ai été pendant plusieurs années le collègue de l'honorable W. J. Hanna à la législature de la province, et il n'y a pas dans le pays un homme qui puisse me faire croire que M. Hanna soit un fanatique, ou qu'il entre dans sa nature quelque chose de fanatique, ou qu'il soit homme à vouloir commettre quelque empiétement sur les droits d'autrui.

Non, ces hommes ne sont pas des fanatiques. Ils ont un devoir à remplir. Je mentionne ces trois-là parce que je les connais bien, mais, par crainte d'un malentendu, je dirai, quant aux autres, que rien ne me fait supposer qu'ils soient animés d'intentions différentes. Pour ce qui est de l'opposition, je dois dire que je connais M. N. W. Rowell. Lui, non plus, n'est pas exclusif; c'est un des hommes les plus larges d'esprit qu'il y ait au Canada, et des plus capables. Je connais nombre de ses partisans qui étaient dans la législature à l'époque où je m'y trouvais. Je connais Charles Bowman, d'origine allemande, qui, avec son père, fait honneur à la province d'Ontario. Il n'y a chez lui aucun exclusivisme. Un autre à qui je pense, c'est M. Sam Clark, de Cobourg, l'homme par excellence, un cœur sincère, un esprit large, un cœur prêt à accueillir tous les Canadiens et qui aurait encore de la place de reste. Cette question ne doit pas se discuter en supposant une étroitesse d'esprit chez les membres du gouvernement non plus que de la législature d'Ontario. Je refuse absolument d'admettre une pareille supposi-

tion, que je considère comme une insulte faite à moi-même. La connaissance que j'ai de ces hommes m'apprend que ce n'est pas ainsi qu'ils envisagent leurs fonctions publiques.

Permettez-moi de discuter un moment la question de l'exercice du droit de veto. Inutile de dire que je ne suis pas en faveur d'annuler cette loi. Il y a bien peu de lois dont je voudrais favoriser l'annulation. Sir Allen Aylesworth, ministre de la Justice dans le gouvernement précédent, a dit un jour que, à son avis, une province avait le droit de mal faire si telle était sa volonté. C'était peut-être pousser les choses un peu à l'extrême, mais les pouvoirs conférés aux provinces par la loi constitutionnelle leur permettent, dans une large mesure, d'agir à leur guise, dès qu'elles ne lèsent point quelque grand intérêt public. J'ai eu connaissance de lois pour l'annulation desquelles des pétitions ont été adressées au gouvernement fédéral au temps de l'administration de mon très honorable chef, lois qui, dès l'abord, sentaient l'injustice. L'avis du ministre de la Justice de ce temps-là a été que les électeurs de la province d'Ontario avaient eux-mêmes dans leurs mains de quoi punir un gouvernement qui se permet d'édicter une pareille loi et que c'était leur affaire et non la nôtre. Cela me paraît assez logique, assez conforme aux usages constitutionnels, encore que la loi eût autorisé une autre opinion. Dans le cas actuel, toutefois, j'ai une raison de plus de ne pas vouloir de l'exercice du droit de veto. Si le mal dont on se plaint existe réellement, ce n'est pas l'exercice de ce droit qui le fera disparaître. Les plus vieux d'entre nous se souviennent des conséquences de l'annulation de certaines lois provinciales. Ces lois ont tout de suite été décrétées de nouveau par la législature d'Ontario, frappées de nullité une deuxième fois, réédictées encore une fois, jusqu'à ce que finalement elles fussent soumises au comité judiciaire du conseil privé. Nul remède effectif ne peut être apporté, surtout dans un cas de cette nature, par l'exercice du veto. Ce ne serait qu'ajouter à l'irritation, et le Gouvernement a eu parfaitement raison de ne pas y songer. Au demeurant il lui aurait fallu déclarer que cette loi avait un caractère tellement fâcheux que l'annulation s'imposait, encore que la législature d'Ontario eût le droit absolu de l'édicter, droit que personne ne lui conteste et que personne ne peut lui contester, si l'on envisage la chose sans passion.

Cela étant, direz-vous, on aurait dû soumettre cette affaire aux tribunaux et obtenir d'eux une décision finale. S'il s'agissait d'une question commerciale, d'une question peu importante, d'une chose intéressant l'esprit et non le cœur, je dirais qu'une décision judiciaire saurait la résoudre, mais c'est une question hors de toute ressemblance avec les simples intérêts du commerce. C'est quelque chose qui touche à l'existence même de l'individu, à son histoire, à ses traditions, et nul jugement d'un tribunal, quel qu'il soit, ne peut alléger l'irritation qui existe dans les esprits. A ceux qui portent cette affaire devant les cours de justice, je dirai que, quelle que soit la décision rendue, le peuple d'Ontario en sera le juge en dernier ressort.

M. BURNHAM: L'honorable député me permettra-t-il de lui demander s'il entend par là qu'il y aurait lieu de sonder à ce sujet l'opinion du pays en général?

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'y oppose pas, mais je ne le suggère point. Mon honorable ami possède un comté où il pense qu'il pourrait utiliser fort avantageusement cette question, comme il a fait du décret " Ne temere ". Ce que je dis, c'est que la décision d'un tribunal, dans quelque sens qu'elle fût, ne remédierait point à la situation, ou ne calmerait pas l'irritation des esprits. Voici pourquoi. Supposez que cette décision favorise ceux qui se plaignent de la loi. Pensez-vous que, si la législature d'Ontario est d'avis que la décision rendue n'est pas conforme à la justice ou à ses intérêts, elle ne trouve le moyen d'en éluder les conséquences, sans y désobéir absolument? Chacun sait cela. Elle n'est pas tenue à édicter une loi qui assure l'exécution de ce jugement. Il y a plusieurs choses qu'elle pourrait faire, comme, par exemple, refuser les fonds, et autres stratagèmes de cette sorte. Après cela, en serait-on plus avancé? Et si la décision vous est adverse, dirai-je à la population canadienne française de la province d'Ontario, que ferez-vous donc? Je ne suis pas un avocat, mais, si l'affaire va devant les cours de justice, c'est bien mon avis qu'elle sera décidée en faveur du gouvernement de la province. Cela étant, un appel aux tribunaux ne calmerait pas l'irritation; il ne ferait qu'empirer les choses, quelle que puisse être la décision rendue.

Quel est donc le remède, le seul dans les circonstances? Vous me dites: " Pourquoi le parlement fédéral toucherait-il à cette question dans un sens quelconque?" Mais ce point a été décidé par le vote presque

unanime de la Chambre, et je n'y reviendrai pas. S'il existe un grief, toutefois, je l'ignore. Quelqu'un a-t-il prétendu que ce grief existait? Oui. Si donc quelqu'un s'imagine avoir sujet de se plaindre, son affliction est non moins vive qui si le mal existait en vérité, puisque pour lui le mal existe. Ce que je sais, c'est que, pour une raison ou pour une autre, des centaines d'enfants à qui nous devons l'instruction circulent ou ont circulé dans les rues, et, cette instruction, elle ne leur a pas été donnée. J'ignore quelle est la situation aujourd'hui. Nous avons un devoir à remplir envers ces enfants, et ceux qui, de part et d'autre, empêchent que les choses s'arrangent pour que l'éducation de ces enfants se poursuive, prennent là une grave responsabilité. Il existe un grief, ou du moins on le prétend; à tort ou à raison, je ne sais.

Ce grief existe dans nombre d'esprits, et nous, citoyens d'Ontario, nous devrions avoir assez de grandeur d'âme pour trouver le moyen de rendre justice aux enfants d'Ontario, sinon aux enfants des autres parties du pays. Et quel est ce moyen? Ce ne saurait être ni par voie législative, ni par la contrainte, ni par voie de veto ou de refus de sanction, ni par décision du tribunal; non, mais plutôt par voie de conciliation amicale de part et d'autre. Il ne servirait de rien de dire: "Vous n'avez pas de grief; voilà la loi." Pareil argument ne saurait toucher celui qui est convaincu qu'il a un grief. Il faut agir. Ontario n'est-il pas de taille et de force à trouver une solution à ce problème?

Je le répète, j'ignore si ce grief est légitime et bien fondé. Seulement, j'ai entendu, au cours de ce débat, des jurisconsultes éminents de chaque côté de cette Chambre déclarer qu'il n'y a pas de grief bien fondé, parce que l'amendement apporté à la loi d'Ontario ne comporte pas l'interprétation que lui donnent ceux qui ont prétendu qu'il existait un grief. Le ministre suppléant de l'instruction publique affirme que les amendements apportés à la loi ne tendent nullement à priver d'un privilège quelconque les enfants de parents de langue française. M. Rowell a affirmé la même chose. Leurs observations ont paru dans les journaux. Voilà la version de l'affaire donnée par Ontario. Certains députés ici ont fait la même affirmation. Des hommes éminents de ce côté (la gauche) hommes d'Etat et légistes dont personne ne saurait révoquer en doute la compétence, déclarent tout aussi catégoriquement que ces amendements comportent une interprétation qui enlève aux enfants de parents de langue française les privilèges dont ils ont toujours joui. Qui a raison? Je ne saurais dire. Il faudrait que quelqu'un nous dise laquelle de ces deux opinions est légitime et fondée. Je connais un avocat canadien fort éminent qui a affirmé que ce règlement 17 laisse à désirer, et s'il est réellement susceptible d'une double interprétation, il doit exister un moyen de remédier à cette défectuosité et d'élucider le sens de la loi de manière à faire disparaître tout doute sur la pensée du gouvernement et de la législature de l'Ontario. On ferait ainsi disparaître toute cause de grief.

Si on peut adopter une disposition législative qui élucide ce point de manière à concilier les divergences d'opinion des avocats, et à rendre bien sensible la pensée du gouvernement de l'Ontario au sujet de ce règlement, on fera ainsi disparaître toute cause de grief parmi ceux qui se plaignent aujourd'hui. Les avocats souriront peut-être de mon observation; mais ce sont précisément ces divergences d'opinion qui permettent aux avocats de se faire de bons honoraires. Si la Constitution ne prêtait pas à divergence d'opinions, il y aurait moins d'avocats. N'étant pas moi-même membre du barreau, je ne saurais me rendre compte de ces irrégularités ou vices de forme, mais je sais qu'elles existent. D'éminents légistes m'ont dit que l'interprétation donnée à ces amendements par le chef de l'opposition et par l'honorable député de Kamouraska n'est nullement forcée. La résolution à l'étude se borne à suggérer, rien de plus. Elle ne demande rien; elle n'ouvre pas d'avis; elle se borne à exprimer l'opinion qu'en pareilles circonstances il importerait de dissiper tout doute, en élucidant le texte de la loi d'Ontario de manière à ce que personne ne puisse dire qu'elle ne comporte pas l'interprétation que lui donne le gouvernement de l'Ontario. Ce n'est là rien demander de trop.

Connaissant les membres du gouvernement d'Ontario, j'en suis convaincu, si le ministre du Commerce, le premier ministre, le ministre des Finances, le député de Toronto-Est et le député de Toronto-Sud, tous représentants d'Ontario, ayant droit de discuter directement avec le gouvernement d'Ontario, voulaient bien s'aboucher avec le premier ministre Hearst et discuter l'affaire avec lui, ce grief serait redressé en moins

de vingt-quatre heures. Connaissant les membres du gouvernement de l'Ontario, je tiens à leur rendre ce témoignage que jamais je n'ai constaté chez eux le moindre symptôme de bigoterie, le moindre désir de nuire aux intérêts de qui que ce soit, pour des raisons de race ou d'origine. En pareilles circonstances, j'insiste auprès du gouvernement et des députés d'Ontario sur l'importance de se consulter avec les membres du gouvernement de l'Ontario et de leur faire observer que s'ils consentent à rendre bien sensibles leur pensée et leur intention, ils remédieraient ainsi à bien des embarras. Si la chose est possible et à mon avis c'est très facile, ce débat dont on a banni toute cause d'irritation, toute âpre récrimination, toute injure aura abouti à un résultat bien plus précieux que tout l'argent consacré aux travaux de cette session, quand bien même elle n'aurait rien réalisé de plus.

Faisons un examen de conscience; sondons un instant nos cœurs. Le grand besoin du moment, en présence d'un ennemi qui a semblé presque invincible, c'est que tous les cœurs battent à l'unisson au Canada. Si des hommes d'Etat d'Ontario, en s'employant amicalement auprès des autorités d'Ontario peuvent réussir à mettre fin aux froissements actuels, qu'elle qu'en soit la cause, et à faire en sorte que des centaines d'enfants, aujourd'hui privés d'instruction, retournent à l'école, de manière que tous indistinctement nous puissions dire que nous ne nourrissons aucun grief de part et d'autre, alors nous serons en meilleure situation que nous ne l'avons été depuis dix-huit mois pour faire face à l'ennemi et le vaincre, parce que l'union règnera parmi les populations de l'empire.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques mots à dire sur la question qui, depuis deux jours, fait ici l'objet d'un débat qui, sans doute, tire à sa fin. J'ai prêté une oreille attentive à tous les discours prononcés, sans en excepter la harangue de l'honorable député qui m'a précédé (M. Graham); or, je dois l'avouer en toute sincérité, plus que jamais, au cours de ce débat, il me semble inexplicable et mystérieux qu'on ait saisi la Chambre de cette résolution. Je me suis évertué à découvrir les mobiles auxquels on a obéi; j'ai soigneusement analysé les arguments formulés par les orateurs qui se sont succédé, et je l'avoue, soit dans les observations du chef de l'opposition qui a inspiré la résolution, soit dans celles de l'honorable député qui m'a précédé, tous deux interprètes attitrés de ce vœu, j'ai en vain cherché à quel mobile on a bien pu obéir en présentant cette résolution, sinon à la pensée de semer la discorde. Cela me fait tout l'effet d'une folle escapade d'enfant espiègle.

L'honorable député qui m'a précédé nous a parlé de discorde. Depuis que la Chambre est saisie de cette résolution, il a été sur les épines, de crainte qu'on ne prononçât une parole qui pourrait allumer un incendie dévasteur dans tout le pays. Pour adresser une protestation au gouvernement d'Ontario, était-il nécessaire d'évoquer des conflagrations possibles, et d'apporter ici même de l'amadou dans ce but? Mon très honorable ami de s'écrier: "Je ne veux nullement faire la loi; je n'ai pas la moindre idée de donner d'avis à l'Ontario; je ne vise qu'à adresser un appel et à me faire écouter." Bonté divine, monsieur l'Orateur! n'aurait-il pas pu adresser cet appel sans résolution? Est-ce que tous les députés n'auraient pas pu formuler leurs observations dans la discussion des subsides, sans présenter de résolution? Pourquoi donc a-t-on présenté cette résolution? Voilà le mystère. Qu'en pensent tous nos collègues?

Une VOIX: L'avis est unanime.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Voici qui montre bien encore l'absurdité d'essayer de faire décider pareille question dans une assemblée qui manque des lumières voulues sur le fonds même de la question.

L'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) dans son excellent discours où, je dois le dire, la lucidité de la pensée le disputait à l'élégance du style, bien que je ne souscrive pas à tout ce qu'il a dit cet après-midi, a porté plusieurs accusations contre le gouvernement d'Ontario. Qui donc ici a mission de faire la réplique au nom du gouvernement d'Ontario? Le gouvernement d'Ontario est-il à la barre de cette Chambre, quand on formule contre lui des accusations qui intéressent son honneur, son esprit, les objets qu'il poursuit? Y a-t-il, à la barre de cette Chambre, quelqu'un qui puisse parler au nom du gouvernement d'Ontario, exposer les raisons, rectifier en conscience les erreurs? J'en suis convaincu, il y a une réponse à presque chaque accusation formulée ici; mais, à moins d'avoir longtemps respiré l'atmosphère de la législature d'Ontario, et d'avoir, à titre de député à cette assemblée, travaillé à la confection des lois relevant de

la juridiction attribuée à cette assemblée délibérante par notre Constitution nul député, quelque habileté qu'il possède, ne saurait avantageusement aborder la discussion d'une question comme celle-ci, en connaître la genèse, l'évolution et les progrès au cours de trente années dans la province, et discerner la part de vérité qu'elle renferme. Un avocat peut bien prendre une cause et faire un excellent plaidoyer; mais il n'est pas un seul député de droite ou de gauche, comme le prouve le débat qui s'est déroulé ici, qui puisse aborder la discussion de cette question d'instruction publique, dont sont saisis la législature et les divers gouvernements d'Ontario depuis tant d'années, se rendre maître de tous ses détails, de manière à traiter la question avec la compétence et l'autorité voulues. Aussi bien, les orateurs qui se sont succédé ont-ils chacun abondé en son propre sens?

Le chef de l'opposition est animé d'un ardent désir d'adresser une prière. A quel dieu s'adresse-t-il? S'il désire faire une prière avec chance de succès, qu'il le dépose devant le corps même qui est en mesure d'acquiescer ou de la rejeter. L'autre soir, il a semblé avoir l'idée que cette divinité était représentée par mon collègue de droite (M. Rogers) et en terminant un de ses plus éloquents appels, il s'écria, se tournant vers mon collègue: "M'accorderez-vous cela?"

Celui auquel il aurait dû s'adresser est cet excellent M. Hearst, le premier ministre d'Ontario, dont mon honorable ami (M. Graham) s'est cru justifié de dire, en s'appuyant sur sa longue connaissance: "Ce n'est pas un bigot, c'est un honnête homme qui essaye de rendre justice égale à chacun dans sa province.

L'hon. M. GRAHAM: Je crains que mon honorable ami n'aille plus loin que je ne l'ai fait.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est l'homme auquel vous auriez dû adresser votre supplique et non à mon honorable ami au cœur dur bien que grand, qui représente le Manitoba. C'est la première chose qui me semble prouver l'absurdité d'apporter cette question ici où il n'y a personne qui puisse y répondre et dire si oui ou non il peut accorder ce que l'on demande.

Je veux maintenant chercher noise à mon honorable ami (M. Graham). Dans l'intérêt même de ceux dont il a pris la défense ici ce soir, était-ce un grand éloge à faire de cette race franco-canadienne, qui a commencé à se développer sur les rivages du Canada il y a cent cinquante ans, que de dire que parce qu'un enfant français, dans une localité de l'Ontario, en apprenant la grammaire et la géographie, peut pendant quelque temps être privé de parler sa langue ou de s'entendre parler dans sa langue, les hommes de cette race valeureuse refuseront de combattre pour leur patrie d'adoption et leur patrie d'origine? Je n'ai pas une semblable opinion de mes amis canadiens français dans cette Chambre ou dans ce pays et mon honorable ami a été mal inspiré quand il a supposé qu'avant d'obtenir des recrues dans la province de Québec, vous deviez d'abord régler ce petit désagrément à Ottawa où les enfants manifestent dans les rues au lieu d'être à l'école—par la faute de qui? Parce que quelqu'un a cru bon de désobéir à la loi—rien de moins, rien de plus. Le plus grand crime qu'un homme puisse commettre dans un pays démocratique, c'est de refuser d'obéir aux lois que la démocratie lui impose.

L'hon. M. GRAHAM: C'est ce que j'ai dit.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Cela se fait dans les rues d'Ottawa, et pourtant je n'ai pas entendu exprimer un seul mot de regret sur cet incident par mon honorable ami qui a eu tant à dire sur beaucoup de monde dans Ontario.

Mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche) a fait entendre, cet après-midi, ce que je considère comme une hérésie, quand il a déclaré qu'on ne devait pas faire appel de la loi, que l'on ne devait pas s'adresser aux tribunaux pour se débarrasser d'une loi qui était tyrannique, parce qu'en agissant ainsi vous proclamiez votre adhésion à la loi. Il n'y a que trois manières de se débarrasser d'une loi. L'une est d'aller vers le législateur et le convaincre que la loi est mauvaise et obtenir qu'il la modifie ou qu'il la supprime.

L'hon. M. GRAHAM: Très bien! très bien!

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon honorable ami approuve ce que je dis. Un homme brave, un homme qui veut véritablement obtenir ce qu'il dit avoir besoin, va s'adresser à celui qui peut le lui donner. Il ne se porte pas à 300 ou 400 milles pour tirer à longue distance sur une chose étrangère et attendre qu'il ait reçu par d'autres coups tirés dans la direction opposée, une réponse de quelqu'un qui n'a rien à faire

avec la question. Dans mon enfance, quand je voulais obtenir quelque chose de ma mère, j'allais directement à elle lui demander ce que je voulais et je l'obtenais; je ne courrais pas chez toutes les tantes Sarah du voisinage.

Les deux autres moyen de se débarrasser d'une loi injuste, c'est d'en obtenir la révocation après un jugement rendu par les tribunaux ou de la faire rapporter par une assemblée renouvelée par le suffrage populaire.

Il y a eu aussi une autre petite hérésie prononcée par mon honorable ami et également par un ou deux autres, y compris l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe). Permettez-moi de dire ici ce à quoi je pensais pendant que ce débat se poursuivait. Si j'étais un jeune homme comme quelques-uns de ces Anglais qui m'entourent, j'étudierais dès ce moment même, sans m'arrêter, jusqu'à ce que je puisse parler français aussi bien que quelques-uns de mes amis Français parlent l'anglais dans cette Chambre. La possibilité de parler deux langues donne à un homme de la force. Mais je m'écarte un peu de mon sujet: ce que je voulais faire, c'était de complimenter mon honorable ami de Kamouraska sur l'excellent anglais qu'il a employé pour développer sa proposition. Mais mon honorable ami, pour la petite hérésie qu'il a commise, a pris de l'encouragement pour lui-même et de la consolation pour sa conscience en essayant de trouver un motif pour la présentation de cette question à la Chambre.

Nous avons le droit de la présenter, a-t-il dit, et c'est la place qui lui convient, parce que l'Orateur a dit que nous avions le droit de la présenter ici.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit plus que cela.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je me souviens d'une leçon que j'ai apprise à l'époque où je suivais l'école du dimanche et qui disait: il y a beaucoup de choses qui sont justes, mais toutes les choses ne sont pas à propos. Un personnage de l'Ecriture a dit cela il y a bien des années. Parce que l'Orateur a dit qu'en vertu des règlements de la Chambre, quand une motion est présentée pour discuter les subsides, vous pouvez offrir un amendement sur un sujet quelconque, cela n'excuse pas mon honorable ami d'avoir présenté une motion incendiaire. Aussi, je crois qu'il a ressenti un peu de cet incendie dans sa conscience quand il a pris la décision de l'Orateur et l'appui que l'Orateur a reçu de la Chambre comme une consolation personnelle pour avoir apporté ici cette question incendiaire.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami n'a probablement pas l'intention d'être injuste. . . .

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne veux pas être injuste.

L'hon. M. GRAHAM: Je répondais à l'argument de l'honorable député de Toronto-Sud (M. Macdonell) que nous essayons de donner à la législature d'Ontario des avis ou des instructions, ce que nous ne devrions pas faire, et j'ai lu le paragraphe de la décision de l'Orateur basée sur le fait que nous demandions simplement à exprimer une opinion. Je n'ai pas du tout donné les raisons dont a parlé l'honorable ministre.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: J'accepte l'explication de l'honorable député et si je lui ai fait une injustice, je le regrette. Mais l'honorable député a dit qu'il aurait préféré que la résolution ne fût pas présentée.

L'hon. M. GRAHAM: Pour la même raison que j'ai dit beaucoup d'autres choses—parce que c'est vrai.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il est vrai que mon honorable ami préférerait qu'elle n'ait pas été présentée. Dira-t-il cela en vue du plaidoyer qu'il a fait, plaidoyer très efficace et très franc, qu'il était nécessaire que cette motion fût présentée? N'aurait-il pas pu dire absolument tout ce qu'il a dit, même si cette résolution n'avait pas été présentée?

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami veut-il une réponse?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Oui.

L'hon. M. GRAHAM: Cette réponse a été donnée dans la phrase suivante que j'ai prononcée, quand j'ai dit que, comme citoyen d'Ontario, j'aurais préféré aller ailleurs pour discuter cette question et que j'avais l'intention de le faire. Mais comme elle était discutée ici, je me proposais de l'appuyer.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Quel genre de soldat est mon honorable ami quand il se charge d'encombrements inutiles pour aller combattre? Il aurait pu faire toute la lutte qu'il aurait voulu sans cette résolution. Il n'en voulait pas, il n'en avait pas besoin et pourtant il s'en est chargé. Mon honorable ami a fait un grand compliment—mais pas trop grand aux membres du gouvernement et de la législature d'Ontario. Je connais ces hommes et je crois ce qu'il a dit,

que ce sont des hommes honnêtes; ce ne sont pas des fanatiques, mais des hommes droits.

Il me semble donc que c'est à ces hommes qu'il devrait s'adresser. Il n'a jamais exprimé une si grande confiance à l'égard des hommes qui siègent dans cette Chambre sur les banquettes ministérielles. Pourtant, désirant honnêtement faire tout son possible pour la cause qui, dit-il, lui inspire de la sympathie, il s'éloigne de propos délibéré des hommes en qui il a confiance et il vient imposer une tâche impossible à des hommes envers qui il n'a cessé de répéter qu'il n'avait pas confiance.

L'exercice du veto n'est pas une bonne chose, dit-il; l'exercice du veto ne vaut rien, n'a cessé de répéter mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier); l'exercice du veto ne fera pas ce que l'on désire, ont répété plusieurs autres au cours de ce débat. Comment se fait-il —et c'est la question qui m'inquiète—que pendant des semaines et des mois une agitation ait été entretenue, du papier et de l'encre aient été utilisés en quantité et que des milliers et des milliers de gens aient été amenés à signer une pétition au Parlement, domandant l'exercice du veto et le redressement des torts qu'ils exposent. Mon très honorable ami qui a tant d'influence dans le pays tout entier et surtout dans la province de Québec, aurait dû aviser ses amis que c'était seulement engendrer la provocation et des ennuis. Mais pendant tout ce temps il n'y a pas eu une seule parole de lui pour conseiller. . .

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Pas du tout.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: . . . ceux en qui. . .

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Non, je n'ai jamais conseillé, parce que je n'ai jamais été consulté, et je n'ai rien su. Si j'avais été consulté, c'eût été différent.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon très honorable ami est bien naïf pour un vieux parlementaire comme lui.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'admettrai aucune imputation de cette nature. Je déclare ici sur mon honneur que je n'ai jamais entendu parler de ces pétitions, que je n'ai jamais été consulté à leur sujet. L'honorable ministre peut accepter ou non ma parole, c'est comme il voudra.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mon très honorable ami se trompe tout à fait.

Je ne songeais nullement à mettre en doute la sincérité de sa déclaration, à savoir qu'il ne connaissait rien de tout cela. Mais cependant, le mystère devient de plus en plus profond. Comment peut-il se faire qu'un homme politique comme mon très honorable ami, qui est dans la vie publique depuis quarante ans, qui a ses coudées franches et qui se tient toujours au courant de l'opinion publique, comment se fait-il, dis-je, que tous ces incidents se soient déroulés et qu'il n'en ait jamais rien vu? Mais il y a encore autre chose qui me surprend dans la conduite de mon très honorable ami. Je n'ai pas entendu tomber de ses lèvres une seule parole de blâme à l'adresse des brandons de discorde, qui ont pris sur eux de résister à la loi, plus que cela, qui refusent de s'y soumettre et qui sont allés faire des manifestations jusque sous les fenêtres de mon très honorable ami. Il doit pourtant avoir eu connaissance de ces démonstrations. Or, en quel endroit, à Ottawa ou ailleurs, mon très honorable ami a-t-il prononcé une seule parole en faveur de la majesté de la loi outragée, un seul mot de blâme à l'adresse des citoyens peu clairvoyants qui ont eu recours à des méthodes de cette nature pour défendre leur cause? Mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham),—il me faut bien revenir sur ce qu'il a dit, il me plaît tellement,—s'est aventuré à mon sens, sur un terrain glissant, ce soir. En dépit de sa longue expérience, malgré la place en vue qu'il occupe au premier rang de son parti—parfois même, nous entendons des rumeurs qui le désignent comme le prochain chef du parti libéral,—quelle étrange hérésie l'avons-nous entendu formuler en cette enceinte, ce soir? Il a conseillé aux deux parties en cause d'éluder les jugements des tribunaux du pays et de ne pas s'en occuper.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne leur ai pas conseillé de le faire, je n'ai fait qu'exposer des faits que tout le monde connaît très bien.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Sur quel terrain solide pourrions-nous donc nous appuyer, si nous étions disposés à suivre les conseils de l'honorable député? Jusqu'à ce jour, nous avions un terrain solide où nous appuyer. La doctrine reconnue en ce pays, c'était que du moment qu'une loi réputée inconstitutionnelle était adoptée par la législature d'une province, cette loi était soumise aux tribunaux. Avec le temps, elle passait de juridiction en juridiction jusqu'à ce qu'enfin elle fût soumise au plus haut tribunal. Or, du moment que la plus haute cour de justice avait prononcé son jugement,

tous les citoyens s'inclinaient devant cette décision. N'est-ce pas là la seule garantie que nous ayons dans un pays comme celui-ci?

Mais ce soir, mon honorable ami repousse avec mépris une pareille doctrine. Il se tourne du côté de l'une des parties, le pouvoir qui a édicté cette loi et lui dit: "Si le conseil privé décide que vous avez eu tort, vous éluderez son jugement et vous trouverez bien quelque autre moyen de perpétrer de nouveau cette injustice." Puis il se tourne vers la partie lésée et lui dit: "Si le jugement tourne contre vous, vous ne serez pas satisfaits; mais vous n'avez qu'à ne pas vous soumettre à la loi."

Ce n'est pas là une saine doctrine à prêcher dans un pays comme le nôtre, et mon honorable ami ne le ferait pas, s'il n'était sous le coup d'une aberration passagère.

L'hon. M. GRAHAM: Voilà tout.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Mais je sais qu'il va finir par se ressaisir.

L'hon. M. GRAHAM: Interrogez n'importe quel avocat, et il vous répondra que c'est la véritable doctrine.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Pour ma part, je regrette infiniment que cette résolution soit jamais venue devant le Parlement. Je le répète, il n'était nullement nécessaire de saisir cette assemblée d'une résolution de cette nature, afin de fournir l'occasion à mon très honorable ami ainsi qu'à l'honorable député qui vient de reprendre son siège, de faire un appel en faveur de la cause et de donner vent à l'expression de leurs opinions. Les dernières paroles prononcées par l'honorable député nous découvrent quelque chose du motif qui a engagé l'opposition à saisir le Parlement de ce projet de résolution. Il a souligné la morale à tirer de cette résolution et il a renchéri là-dessus.

Il n'y a rien dans cette résolution qui puisse s'interpréter comme un conseil, mais arrivé à son application dans la pratique. Voici le langage qu'il a tenu il y a quelques minutes à peine: "Que le ministre du Commerce et que le ministre des Finances ou un ou deux autres membres du cabinet acceptent de porter ce message de notre part et mettent en œuvre l'influence dont ils disposent auprès du gouvernement d'Ontario; ils sont en mesure de régler cette question sur-le-champ." S'il arrivait alors que les ministres ne pussent réussir à régler la question, si, par hasard, le gouvernement d'Ontario se contentait de nous répondre: "Nous nous en tenons à ce que nous avons décidé," les désirs de mon honorable ami seraient comblés, il aurait une occasion de blâmer le Gouvernement et de publier à son de trompe par tout le pays que les ministres n'ont pas accompli tout leur devoir. Voilà qui est de nature à nous fournir un indice assez sûr du mobile de nos honorables amis de la gauche.

L'hon. M. GRAHAM: L'honorable ministre affirme-t-il réellement que c'est là le motif qui m'a porté à faire cette proposition? Je nie absolument avoir jamais eu cette pensée; je me suis placé à un point de vue plus élevé dans l'examen de cette question.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Alors, mon honorable ami a été très malheureux en s'exprimant comme il l'a fait, car le dernier argument qu'il a avancé concluait à charger les épaules de certains membres du cabinet de ce devoir onéreux. Si les ministres désignés voulaient bien accepter la mission et se rendre à Toronto, la question serait réglée et tout le monde satisfait.

L'hon. M. GRAHAM: Je suis prêt à faire le voyage avec vous si vous voulez accepter mes services.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Nous serions fort heureux de jouir de votre compagnie.

J'ai également suivi avec beaucoup d'intérêt le discours de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver).

Je regrette que cette résolution ait jamais été déposée devant le Parlement, car elle ouvre le chemin à d'autres résolutions de même nature. Une fois que vous adoptez un projet de résolution comportant l'intervention du Parlement auprès d'une législature, qui a adopté une loi intra vires, comme mes honorables amis l'admettent eux-mêmes—loi dont ils ne demandent pas la révocation,—une fois que vous laissez le champ libre en ce qui regarde la province d'Ontario, vous le laissez libre également touchant n'importe quelle loi qui pourrait être adoptée par aucune des provinces de la Confédération.

Mon très honorable ami, le premier ministre (sir Robert Borden), l'a déclaré, si le Parlement entre dans cette voie, il n'est pas une seule province qui soit assurée d'éviter les reproches, les admonestations et l'intervention d'une majorité des membres du Parlement, qui pourra décider de mettre obstacle à ses justes droits en matière de législation.

S'il est possible de se conduire de la sorte à l'égard de la province d'Ontario, rien ne s'oppose à ce que la même chose se répète pour la province de Québec. Or, je le sou-

tiens, la province de Québec devrait être la dernière dans la Confédération, étant donné le point de vue où elle se place et les traditions qu'elle désire conserver, à encourager pareille initiative dans notre pratique parlementaire. Dans l'enceinte du Parlement, nous pouvons différer sur les questions qui intéressent les autres provinces; mais dès qu'il s'agit de Québec, il peut arriver à un moment donné qu'il surgisse une question au sujet de laquelle la grande majorité dans le pays se rangerait d'un côté, tandis que la province de Québec serait seule de l'autre et légifèrerait en conséquence; dans ce cas-là, vous ne seriez plus en présence d'une résolution qui peut être rejetée comme celle-ci le sera assurément, mais d'une résolution qui serait adoptée, autorisant l'intervention dans les affaires de la province de Québec.

En outre, à quoi sert-il, je vous le demande, de rédiger une résolution contenant une mise en demeure, à moins que vous ne soyez bien déterminés à faire exécuter votre mise en demeure?

Une mise en demeure suppose le recours à un redressement. Le redressemnt, c'est la modification de la loi dont on se plaint. Or, supposons que nous décidions la mise en demeure. Nous ne serions pas des hommes, nous montrerions que nous n'étions pas sérieux si, après avoir commencé, après avoir mis la main à la charrue, nous n'allions pas jusqu'au bout du sillon.

En fin de compte, si le gouvernement d'Ontario refusait de se rendre à notre demande, le devoir nous incomberait alors de mettre en œuvre des moyens plus énergiques. Tant que nous ne soyons disposés à adopter cette ligne de conduite, il est futile de soumettre au Parlement une résolution de cette nature, l'épithète inconsidérée est encore celle qui caractérise le mieux la conduite de mon honorable ami.

M. PARDEE: Monsieur l'Orateur, la question dont la Chambre est saisie est d'une importance telle que bien que cette résolution ait déjà donné lieu à passablement de discussion, je me crois obligé, comme représentant d'un comté de la province d'Ontario, de fournir quelques explications à cette Chambre sur mon vote de tout à l'heure. Je me propose, monsieur l'Orateur, d'exposer d'une façon aussi brève et aussi claire que possible les raisons qui me portent à croire que le Parlement a le droit de discuter cette proposition et qui me décident à l'appuyer.

L'honorable ministre du Commerce et de l'Industrie (M. Foster) a blâmé l'auteur de la motion pour l'avoir déposée devant la Chambre. Il se demande pourquoi on a proposé une résolution semblable. S'il veut bien me le permettre, je lui répondrai en premier lieu que c'est la seule manière de permettre au Parlement de manifester son opinion. Je lui répondrai en second lieu que nous représentons en cette enceinte le pays tout entier, et qu'ainsi nous avons le droit de prendre connaissance et de nous enquérir au sujet de n'importe quel grief dont pourrait souffrir une partie de la population du Canada. C'est donc à nous qu'il appartient de décider, après que ces griefs nous ont été exposés à notre titre de représentants non pas d'une province mais du Canada tout entier, si oui ou non il est utile que nous intervenions. Il y a des précédents à propos de la résolution que l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) a présentée ce soir. En consultant le compte rendu de la Chambre, je constate qu'un précédent a été établi en 1872. A cette époque, M. Colby, le député conservateur de Stanstead, a proposé la résolution suivante, à la suite des difficultés scolaires qui s'étaient produites dans la province du Nouveau-Brunswick:

La Chambre regrette que la loi scolaire qui a été adoptée dernièrement au Nouveau-Brunswick ne soit pas acceptable à une partie de la population de cette province, et elle espère qu'au cours de la prochaine session de la législature du Nouveau-Brunswick, il sera possible de la modifier de façon à faire disparaître les justes motifs de mécontentement qui existent à l'heure actuelle.

La Chambre fut appelée à se prononcer sur la question; or, en ce temps-là, c'étaient des hommes à l'esprit large, qui représentaient la Puissance du Canada dans la Chambre des communes, des hommes qui avaient une conception aussi juste des libertés provinciales que la représentation actuelle. Au nombre de ceux qui votèrent en faveur de cette résolution, je relève les noms de Blake, Cartwright, Hincks, Howe, Mackenzie, Tilley, Tupper et sir John A. Macdonald. Pouvons-nous, je vous le demande, trouver un meilleur précédent que celui qui fût alors posé par les hommes mêmes qui fondèrent la Confédération canadienne.

Voilà des hommes qui, reconnaissant l'existence d'un grief dans une certaine partie du Canada, représentant collectivement ici le Canada tout entier, ne craignirent pas de soumettre la question au conseil législa-

tif du Nouveau-Brunswick, de demander à la législature, avec toute la dignité et tout le respect possibles, comme on le fait ce soir par ce projet de résolution, de vouloir bien examiner le grief et de contribuer, au moins dans une certaine mesure, à le faire disparaître.

Monsieur l'Orateur, il est deux choses qui intéressent aujourd'hui le Canada au plus haut degré: la victoire dans la guer·e actuelle et l'union des races qui habitent notre pays. Un pays ne saurait être grand ni prospère si l'union ne règne chez ses habitants. Quant aux droits des provinces, j'en suis le défenseur né, mon père l'était aussi, personne n'y tenait autant que lui, et il l'a prouvé par des actes. Je tiens cette idée de lui et je suis aussi favorable que qui ce soit au maintien de ces droits. Mais je défie tout membre de la droite de me montrer un seul point sur lequel ces droits soient blessés par ce projet de résolution. Bien plus, je dis que soulever la question des droits des provinces au sujet de ce débat, c'est s'éloigner beaucoup de la question à l'étude. L'honorable député de Kamouraska, auteur de ce projet de résolution, a défini son atttitude en termes si clairs que personne n'aurait pu s'y méprendre. Il a commencé par déclarer que si l'on avait demandé l'apposition du veto il eût été un des premiers à s'élever contre cette motion, et il a ajouté:

> Pour ma part, je crois même qu'il n'aurait pas été sage de l'annuler; le remède aurait peut-être aggravé la situation. La contrainte ne saurait régler aucun différend. Je suis un franc libéral, et un défenseur des libertés provinciales. J'irai même jusqu'à dire que tout règlement final de la question, pour être effectif et produire de bons résultats devra être fait dans la province d'Ontario et par elle-même. Mais, monsieur l'Orateur, est-ce que le parlement fédéral n'a pas le droit, tout en refusant d'intervenir dans les actes de la législature d'Ontario par l'exercice du droit de veto ou autrement de demander aux gouvernants de cette province de régler cette question troublante d'une façon généreuse et paisible, et de faire disparaître les griefs de la minorité?

L'honorable député ne pouvait être à la fois plus simple ni plus convaincant, ni mieux prouver qu'il comprenait la signification de son attitude. Quels que soient les droits de la province d'Ontario, dit-il, ne consentirez-vous pas à faire un effort en vue du redressement à l'amiable du grief qui nous paraît exister? C'est tout ce qu'il demande; c'est clair, simple et direct; c'est l'appel d'une minorité à une majorité immense; c'est un plaidoyer auquel cette Chambre ne saurait s'empêcher de prêter l'oreille.

[L. Pardee.]

Le ministre du Commerce a parlé de mandat et le premier ministre, d'admonition et de dictée à l'égard de la province et de la législature d'Ontario. Le projet de résolution ne comporte rien de tel, et je défie qui que ce soit de me contredire. En voici le texte:

> Que, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiétés universels, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, cette Chambre, tout en reconnaissant pleinement le principe des droits des provinces et la nécessité qu'il y a pour chaque enfant de recevoir une éducation anglaise complète, représente respectueusement à l'assemblée législative qu'il serait judicieux de démontrer qu'il ne doit pas être porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur instruction dans leur langue maternelle.

Il y a certainement grief, et toute la province le sait. Que ce grief soit ce que l'on voudra, j'affirme qu'en adoptant ce projet de résolution nous rendrions justice à ceux qui se croient lésés. Si toutefois il est ensuite prouvé, après enquête, qu'ils ne le sont pas, l'adoption de ce projet ne leur aura causé aucun tort. Dans ce cas, pourquoi hésiter? Qui pourra faire un assez grand effort d'imagination pour nous taxer d'avoir admonesté le gouvernement de l'Ontario ou enfreint les droits des provinces? Nous aurons tout simplement travaillé dans le plus grand intérêt du pays, et quant à la droite, elle n'aurait fait que suivre les traditions de sir John Macdonald dont elle admire tant les principes. Enfin, nous aurons favorisé, au Canada, l'union et le rapprochement des races. Certains amis politiques et autres m'ont représenté que voter en faveur de cette résolution comme député d'un comté de l'Ontario, ce serait voter ma déchéance politique. Eh bien! si jamais je deviens incapable de justifier par de bonnes raisons une attitude que j'aurai prise, je cesserai d'être ici. Il faut au moins que j'écoute la voix de ma conscience et si pour cela je dois être relégué dans l'oubli, je m'en consolerai en songeant que les hommes et les partis qui disparaissent en pouvant se rendre le témoignage d'avoir noblement défendu la cause de la justice éprouvent la satisfaction du devoir accompli. Depuis que je suis dans la vie publique, et je le suis depuis de longues années, il est survenu, de temps à autres, des questions de race et de religion, dans la province d'Ontario. Je connais bien le sujet dont je parle. Si, ayant recours à la modération et nous plaçant à un point de vue indépendant de tout esprit de parti, nous adoptions ce projet de résolution afin d'étouffer les cris de race si préjudiciables au Canada, nous nous ren-

drions justice à nous-mêmes et ferions grand bien au Canada en général, et aux provinces en particulier.

M. HUGH CLARK (Bruce-Nord): Monsieur l'Orateur, rien de plus intéressant que d'entendre quelqu'un prononcer sa propre oraison funèbre. Celle qui vient d'être prononcée comportait encore plus de solennité que celle de l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham). Mon honorable ami de Lambton-Ouest (M. Pardee) a pris un plaisir mélancolique à songer que son attitude sur cette question allait mettre fin à sa carrière politique. Il doit avoir l'espoir de se réfugier en un lieu sûr où cette carrière pourra se continuer.

En lisant ce projet de résolution l'on s'étonne des discours qui ont été prononcés en faveur de son adoption. Il y a deux jours qu'on nous parle du droit—du droit inaliénable—des Canadiens français au parler de leur langue maternelle dans les écoles publiques de l'Ontario, quand ce projet de résolution n'a trait qu'à des "privilèges" et ne contient pas un traître mot au sujet de "droits". Si la minorité a joui de ces privilèges, la province ne saurait être taxée d'intolérance et ce Parlement n'a pas à conseiller à la législature de se montrer tolérante et juste. C'est ce qu'elle a déjà fait, car autrement ces privilèges n'eussent pas existé si longtemps. On nous demande d'admonester le gouvernement de l'Ontario. Pourquoi? Non pas parce qu'il y a grief? Le projet de résolution ne dit pas qu'il y en ait, il dit seulement qu'on prétend—comme le député de Lambton-Ouest—qu'il y en a un. Je sais qu'on le prétend, et le chef de l'opposition doit le savoir aussi; mais va-t-on nous demander de rendre un jugement sur une preuve par simple ouï-dire? Qu'est-il allègué dans le projet de résolution? Tout sipmlement que certaines gens de la province d'Ontario disent qu'il y a grief.

Je serai bref. Cette difficulté existe depuis longtemps. On se plaint des écoles bilingues de l'Ontario depuis 1885. Cette année-là, puis en 1889, sir Oliver Mowat, dont le chef de l'opposition a loué, hier, la largeur de vue et la tolérance, chargeait sir George W. Ross, alors ministre de l'instruction publique, de s'occuper de cette question. Jamais personne n'a révoqué en doute l'esprit de tolérance de ces hommes-là. C'était à eux de remédier au mal. Ou le leur exposa en pleine Chambre; ils firent un léger effort pour y remédier et la condition des écoles empira. En arrivant au pouvoir le gouvernement actuel de l'Ontario eut à répondre aux exigences de la situation. On lui fit des représentations. Elles ne comportaient pas, cependant, que les protestants eussent beaucoup à se plaindre.

En réalité, c'est l'évêque Fallon qui s'est plaint de l'insuffisance de l'enseignement donné dans les écoles bilingues de son diocèse d'Essex. Un commissaire fut nommé dans la personne de M. Merchant qu'on n'osera pas représenter comme un homme intolérant ou un fanatique. Ce commissaire fit une enquête et son rapport confirma les prétentions de S. G. Mgr Fallon. Les décisions nécessaires furent prises.

J'ai entendu avec plaisir l'honorable député de Renfrew-Sud faire un éloge mérité de deux ou trois membres du gouvernement d'Ontario. Il aurait pu ajouter que le chef du gouvernement, à cette époque, était sir James Whitney que les Canadiens français ne peuvent pas taxer d'intolérance à leur endroit. Personne ne les appréciait plus que lui. C'est sir James Whitney qui leur donna un représentant dans son cabinet. Cela n'indique pas précisément de l'intolérance de sa part. C'est pendant que les Canadiens français jouissaient ainsi de l'avantage d'avoir un représentant dans le gouvernement, que le règlement 17 fut passé, au mois de juin 1912. A cette date, l'honorable M. Rhéaume était ministre des Travaux publics dans le cabinet de sir James et il est certain qu'il a été consulté. Dans ces circonstances, comment peut-on prétendre que ce règlement avait pour objet d'ostraciser la langue française?

L'honorable chef de l'opposition regrette que le Gouvernement fédéral n'ait pas demandé à la province d'Ontario de modifier cette loi. Une loi semblable est en vigueur au Manitoba. Mon très honorable ami exerce une grande influence sur le chef du gouvernement libéral de cette province. J'aimerais à savoir s'il a fait des instances auprès du premier ministre, M. Norris, en faveur des Canadiens français du Manitoba qui se disent encore plus injustement traités que ceux de l'Ontario. S'il s'est abstenu dans le cas du Manitoba, pourquoi reproche-t-il au Gouvernement fédéral de n'avoir pas employé ses bons offices auprès du gouvernement d'Ontario. Je ne crois pas qu'une seule province, à l'exception de celle de Québec, voudrait adopter une loi aussi libérale que celle d'Ontario à l'égard de l'enseignement du français dans les écoles bilingues. Je sais d'avance quelle réponse l'honorable chef de l'opposition recevrait

s'il demandait aux gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan d'adopter une loi semblable à celle d'Ontario.

Personne sur les bancs de l'opposition n'a le droit d'accuser le gouvernement d'Ontario d'intolérance. Si nous voulions nous plaindre de certaine loi adoptée par la législature de Québec, au cours de la dernière session, vous ne pourriez pas vous en empêcher, monsieur l'Orateur, car nous aurions un excellent précédent à citer à l'appui de notre démarche. Le gouvernement de cette province a adopté tout dernièrement une loi autorisant les commissions scolaires de contribuer jusqu'à concurrence de 5 p. 100 de leurs recettes, pour soutenir la lutte contre la loi scolaire d'Ontario. Le Gouvernement fédéral pourrait fort bien annuler cette loi. Nous n'avons cependant aucune intention de lui demander d'apposer son veto. Peu m'importe l'usage que fait la province de Québec de son argent. Elle est libre de le distribuer aux journaux et aux avocats qui combattent la loi scolaire d'Ontario. Je n'ai aucune objection à cela; mais je ferai observer que pendant que la législature de Québec votait cette loi, le ministre de la justice, un ministre de Québec, faisait adopter par le Parlement canadien une loi qui fait un crime à un citoyen d'une province d'aider à la contravention d'une loi d'une autre province. Pendant que nous votions ce bill, la législature de Québec adoptait une loi autorisant des contributions pour aider dans leur lutte ceux qui défient la loi d'Ontario.

Le très honorable chef de l'opposition professe une grande admiration pour ses compatriotes et je ne le lui reproche pas; c'est plutôt à son honneur. Il veut faire cesser un prétendu grief. Par la résolution de l'honorable député de Kamouraska, il demande que le Gouvernement soit censuré et il conseille ensuite à ses partisans de voter comme ils l'entendront. Rend-il pleine justice à ses compatriotes d'Ontario, en agissant ainsi? Pourquoi ne fait-il pas un devoir à tous les membres de l'opposition d'appuyer cette résolution? Il le pourrait, s'il le voulait. Il n'est pas à ma connaissance que sa volonté n'ait pas fait loi parmi ses partisans. Tous les membres de l'opposition votent suivant son désir. Ils ne peuvent rien lui refuser de ce qu'il demande. S'il leur conseillait d'appuyer cette résolution, ils le feraient. S'il désire sincèrement la faire adopter et faire voter une loi réparatrice, pour l'avantage de ses compatriotes d'Ontario, il exigera l'appui de tous ses partisans dans cette Chambre.

L'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) prétend que la loi d'Ontario est inconstitutionnelle. Il est maintenant trop tard pour invoquer cet argument. Il aurait dû le faire valoir devant les tribunaux, avant que ces derniers en eussent décidé autrement. On aurait supposé qu'un homme d'un aussi grand jugement, aurait été assez prévoyant pour faire connaître son opinion avant la décision des tribunaux.

L'heure avancée ne me permet pas de parler plus longuement sur la question, mais j'espère que personne ne m'accusera d'animosité à l'égard de la langue française, car l'accusation serait absolument fausse. J'aime la langue française, cette langue si belle, si mélodieuse, si poétique. Mais tout en l'aimant, je ne la vénère pas comme un fétiche, je ne lui pas voué de culte, comme semblent l'avoir fait l'honorable député de Kamouraska et l'honorable député de Wright. Le français est une langue que tous les membres de cette Chambre, ministériels et oppositionnistes, devraient connaître. Je dirai, en terminant, que ceux qui croient avancer leurs intérêts politiques en accusant le gouvernement d'Ontario de ne pas rendre justice à la population canadienne française, ne font pas de bien à leur cause, et provoquent des conflits qui seront difficilement apaisés.

M. E. PROULX (Prescott): Monsieur l'Orateur, je désire dire quelques mots sur cette question, et vu l'heure avancée, je serai bref. Je n'aborderai pas la question des droits constitutionnels; je préfère suivre l'exemple donné hier par l'honorable chef de l'opposition et dire qu'en vertu du droit des gens, la race française—qu'on l'appelle race conquise si l'on veut, bien que je préfère dire que le Canada a été cédé à l'Angleterre par la France—a le droit de conserver sa langue. Lorsque cette question fut discutée en 1890, à l'occasion d'une motion demandant l'abolition du français dans les territoires du Nord-Ouest, un avocat éminent qui fut plus tard ministre de la Justice, puis juge de la cour suprême du Canada, l'honorable David Mills, déclara que le chevalier de Lévis n'avait rien à stipuler dans l'acte de capitulation, concernant la langue française, car du moment que l'on concédait aux Français leurs usages, leurs droits civils et leur liberté religieuse, cela comprenait la langue, puisque c'est par la langue que les usages, les droits civils et la liberté religieuse sont préservés.

Quant à l'enseignement du français, il existait dans la province d'Ontario longtemps avant la Confédération et bien qu'il ne soit pas dit expressément, dans l'Acte

de l'Amérique britannique du Nord, que la langue française aura existence légale dans Ontario, l'article 133 décrète que le français est une langue officielle du pays et, par conséquent, on doit avoir le droit de l'enseigner aux citoyens de la province d'Ontario. C'était également l'avis du conseil de l'instruction publique, antérieurement à 1867. Ainsi que l'a mentionné hier l'honorable député de Wright (M. Devlin), la lettre suivante a été écrite le 24 avril 1857, par le surintendant de l'instruction publique, M. Ryerson, et était adressée aux commissaires de l'arrondissement scolaire du township de Charlottenburg, comté de Glengarry:

Messieurs,

En réponse à votre lettre du 16 courant, j'ai l'honneur de vous dire que, le français étant la langue officielle du pays aussi bien que l'anglais, il est loisible et légal de la part des commissaires de permettre dans les écoles l'enseignement des deux langues aux enfants dont les parents désirent cet enseignement.

L'honorable ministre des Postes (M. Casgrain) a donné lecture, hier, d'une résolution adoptée par la législature du Haut-Canada, en 1792, décrétant que les archives de la législature et les lois de la province seraient publiées en français, de même qu'en anglais. Le français a toujours été enseigné dans les écoles publiques et les écoles séparées de la province.

L'honorable député de Frontenac (M. Edwards) a prétendu, cet après-midi, que le règlement 17, loin d'apporter une restriction à l'enseignement du français, constituait une concession en faveur de cet enseignement. Je ne suis pas du tout de cet avis. Avant l'adoption du règlement 17, l'enseignement du français dans les écoles séparées de la province était entièrement libre. Il n'y a rien dans la loi des écoles séparées qui restreigne l'enseignement du français. Dans la loi des écoles publiques, il y a une disposition décrétant que l'anglais doit être la langue d'enseignement, à moins que l'élève ne comprenne pas cette langue et, dans ce cas, l'enseignement peut être donné dans la langue maternelle de l'élève. Mais le règlement 17 s'applique également aux écoles publiques et aux écoles séparées; dans la pratique, il s'applique plutôt aux écoles séparées, car toutes les écoles qui ont été mises dans la catégorie des écoles bilingues, en 1912, étaient des écoles séparées et étaient visitées, avant cette date, par un inspecteur canadien français.

La liste des écoles qui a été dressée en 1912 pour les inspecteurs n'a jamais été allongée, et elle ne renferme aucune école publique. Par conséquent, le règlement 17 restreint l'enseignement du français dans les écoles séparées de la province d'Ontario, tandis qu'il n'y avait pas de restriction, avant la promulgation de ce règlement et que l'instituteur pouvait donner l'enseignement nécessaire dans la langue maternelle de l'enfant.

Le représentant de Kingston (M. Nickle) a mal interprété, hier soir, le 4e alinéa du règlement 17. Il a soutenu que la mot "jusqu'ici" ne voulait pas dire que le français ne peut pas être enseigné dans une école fondée depuis 1912. Pour comprendre le sens du règlement 17, il faut en voir les résultats, et je puis citer deux exemples d'écoles fondées dans mon comté depuis 1912 et qu'aucun élève de langue anglaise ne fréquente. Pourtant, le ministère de l'instruction publique ne veut pas admettre que ce soient des écoles où le français peut être enseigné, parce qu'elles ne faisaient pas partie du programme d'études avant 1912, année où le règlement 17 a été promulgué. Les commissaires d'écoles nomment des instituteurs qui donnent l'enseignement en français; mais ces écoles n'étant pas reconnues par la loi, elles ne reçoivent pas de subvention de la législature ni du conseil de comté.

Cet après-midi, le représentant de Frontenac (M. Edwards) a voulu faire croire que le gouvernement subventionne les écoles anglo-françaises d'Ontario. Loin de les subventionner, il les fait mourir de faim; car, depuis 1912, quelques-unes des écoles anglo-françaises d'Ontario n'ont rien reçu du gouvernement ni du conseil de comté, parce que ce dernier accorde des octrois d'après les rapports des inspecteurs, et que les inspecteurs ne faisant pas de rapport, le trésorier du comté n'est pas autorisé à payer les octrois qu'il reçoit du conseil de comté.

Le dernier alinéa du règlement 17 permet, il est vrai, au gouvernement d'accorder une subvention spéciale à une école sur le rapport de tous les inspecteurs,lorsque ce rapport est approuvé par l'inspecteur en chef. (Il lit):

Une école anglo-française qui ne peut pas fournir le salaire nécessaire pour s'assurer un instituteur ayant les aptitudes susdites devra recevoir une subvention spéciale afin de lui aider à le faire.

Toutefois, je ne connais pas un seul cas, depuis l'année 1912, où le département ait accordé une subvention semblable. Lors de la promulgation de ce règlement, le gouvernement a nommé deux groupes d'inspecteurs, des inspecteurs de langue anglaise et des inspecteurs de langue française. Cela

était inutile. Avant 1912, les écoles bilingues étaient visitées par des inspecteurs bilingues, mais lorsque ce règlement fut établi, je le répète, on a nommé des inspecteurs, et les inspecteurs de langue anglaise ont eu le pas sur les autres. Je déclare que les inspecteurs de langue française avaient plus qualité pour visiter ces écoles parce qu'ils connaissaient l'anglais et le français.

En 1913, lorsque le gouvernement mit tous les inspecteurs sur le même pied, il donna la haute main à l'inspecteur en chef. Pour enseigner le français en dehors du premier cours, l'instituteur doit obtenir l'approbation de l'inspecteur en chef. Les écoles anglo-françaises sont ainsi sous sa férule, et il est le seul qui puisse dire si une heure, ou une minute, sera consacrée à l'enseignement du français à l'école, en dehors du premier cours. Je n'examinerai pas s'il vaut mieux instruire l'enfant dans sa langue maternelle--mon très honorable chef et d'autres ayant fort bien traité cette question. Cependant, je puis dire ce qui m'est arrivé. Ma famille est venue dans l'Ontario lorsque j'avais six ans. Quand j'ai commencé à fréquenter l'école, la seule à portée, était entièrement anglaise. J'appris à lire l'anglais, mais je ne connaissais pas la valeur des mots. Quelques années plus tard, une école bilingue fut fondée et je commençai à apprendre le français, ainsi que l'anglais. Je n'ai pas compris le sens des mots anglais avant d'avoir suffisamment appris ma langue. Je ne cite pas mon cas comme exemple, mais je suis d'avis que la conclusion que j'ai tirée s'appuie sur le témoignage des meilleurs pédagogues de ce pays et de l'Europe.

Quelques-uns de ceux qui ont pris la parole ont voulu faire condamner les écoles bilingues sous prétexte qu'elles ne donnaient pas de bons résultats, et le représentant d'Edmonton (M. Oliver) déclare que, dans l'Ouest, on a cherché à obtenir des résultats satisfaisants. J'avoue qu'il y a quelques années, certaines écoles de cette province ont pu être moins utiles que nous le désirions, mais cela provenait du manque d'instituteurs connaissant les deux langues; ce qui doit être le cas dans les provinces de l'Ouest. Dans l'Ontario, le nombre des instituteurs bilingues s'est accru d'une année à l'autre, et dans quelques années, il y aura, je crois, assez d'instituteurs bilingues bien instruits pour prendre soin de toutes les écoles de cette catégorie, dans la province. Il y avait dans la ville d'Ottawa des instituteurs appartenant à des ordres religieux et qui, disait-on, n'avaient pas les aptitudes nécessaires. Pourquoi en était-il ainsi ? Ils avaient subi leurs examens écrits en 1913; mais ils n'avaient jamais su le résultat de ces examens. On leur demandait de s'engager par écrit à se conformer au règlement 17; mais ils ne consentaient pas et le département leur refusait un certificat.

Le représentant de Bruce (M. H. Clark) a dit que la résolution de 1911 a été adoptée à l'unanimité des voix et qu'il y avait des députés canadiens français à la législature, à cette époque-là. Eh bien! depuis des semaines un projet de résolution était inscrit sur l'ordre du jour au nom du représentant de Greenville, qui est aujourd'hui ministre intérimaire de l'instruction publique. Ce projet de résolution portait que l'anglais serait la langue servant à l'enseignement de toutes les écoles de la province, et on l'a modifié depuis de manière à prescrire que l'anglais serait la langue enseignée et parlée dans les écoles, sauf dans celles où les élèves ne la connaîtraient pas.

Le représentant de Russell a demandé au premier ministre si cela modifierait la loi, et il en a reçu l'assurance que cela ne la changerait en rien, mais ne ferait que confirmer ce qu'avait prescrit la loi concernant les écoles publiques.

Ainsi, lorsqu'on dit que le règlement est fondé sur la résolution adoptée, à l'unanimité des voix, en 1911, on commet une erreur de fait. Le règlement n'est pas fondé sur la résolution, mais il a une portée plus grande. On l'a appliqué de manière à ne permettre l'enseignement de la langue de l'élève que dans le premier cours seulement.

Prenons le cas de la ville d'Ottawa. Il y avait ici des écoles où les élèves anglais étaient plus nombreux, et d'autres ou les élèves français prédominaient. Les commissaires de langue française s'occupaient d'une manière spéciale de quelques écoles où le français prévalait, et cette langue était enseignée dans ces écoles. Mais on prit une injonction contre la commission et cette injonction fut maintenue. La législature rendit une loi créant une commission pour remplacer la commission scolaire régulièrement élue par les contribuables. La loi décrète que le peuple élira ses commissaires d'écoles, et que ceux-ci auront le plein pouvoir de décider quelle sorte d'école sera maintenue, mais le gouvernement a fait table rase de ce privilège et a exigé que les contribuables de la ville d'Ottawa élisent leurs commissaires. A la dernière session,

il a adopté de nouvelles lois privant la commission des écoles séparées de la ville d'Ottawa des taxes que les contribuables avaient payées, et permettant à la commission scolaire nommée par lui de s'emparer du produit de ces taxès. Nous pouvons tous, je crois, appeler cela un abus, et il y en a plusieurs autres dont nous pouvons nous plaindre.

J'ai dit que les commissaires, aux termes de la loi concernant les écoles publiques, ont la haute main sur les écoles et jugent de l'enseignement qui doit se donner, et nous en avons la preuve. Nous avons cette preuve dans la lettre que le sous-ministre de l'instruction publique écrivait le 24 de juillet 1911 au révérend père Chaine, curé d'Arnprior. Cette lettre a été écrite d'après les ordres du premier ministre lui-même, feu sir James Whitney. En voici le texte:

Révérend et cher monsieur,

Je reçois instruction du premier ministre, sir James Whitney, d'accuser réception de votre lettre du 21, et de dire qu'aucun changement n'a été apporté à la loi scolaire, ni au règlement du département, relativement à l'enseignement de la langue française dans les écoles.

On me dit de vous faire observer que la question est exclusivement de la compétence du bureau des commissaires d'écoles.

Le représentant de Bruce-Nord (M. Hugh Clark) a déclaré que sir James Whitney était bien disposé envers l'élément français. Je crois qu'il l'était et que s'il avait eu ses coudées franches, le règlement 17 n'aurait pas été promulgué. Mais de puissantes influences étaient mises en jeu auprès de lui par certains groupes de son parti, et le ministre intérimaire de l'instruction publique est le principal auteur de ce règlement.

Cependant, mon honorable ami dit que le ministre intérimaire de l'instruction publique est bien disposé, lui aussi. J'en doute, car, en 1911, il voulait supprimer complètement l'usage du français. S'il avait alors eu le champ libre, pas un mot de français n'aurait été enseigné à l'école. Je soumets donc que nous avons raison d'adopter ce projet de résolution et que, si la Chambre l'accepte, il aura un bon effet sur le gouvernemnt d'Ontario, principalement sur le ministre intérimaire de l'instruction publique.

D'aucuns pourraient croire que les Français ne sont pas raisonnables, et qu'ils veulent transformer les écoles bilingues en écoles françaises. Ils ont souvent fait des représentations au gouvernement. La commission des écoles séparées d'Ottawa lui a soumis des propositions, au mois de juillet 1913, par l'entremise de son président, et ces propositions étaient assurément raisonnables. Les voici:

Dans les écoles où tous ou presque tous les enfants sont d'origine française, le français sera la langue enseignée et parlée, et outre l'enseignement complet du français, l'anglais sera enseigné d'une manière suffisante.

Dans les écoles de deux classes ou plus fréquentées par des élèves d'origine anglaise et française, l'enseignement du français devra être complet, et celui de l'anglais, suffisant.

Dans les écoles de deux classes ou plus fréquentées par des élèves d'origine anglaise et française, les élèves de l'une et l'autre de ces deux nationalités seront, sauf toujours les prescriptions des articles 3 et 4, groupés en des pièces séparées.

Dans les écoles d'une seule classe fréquentées par des élèves d'origine anglaise et française les élèves d'origine française formeront une section distincte à laquelle l'instruction sera donnée en anglais et en français, conformément aux prescriptions des articles 3 et 4.

On voit donc que dans les propositions qu'ils ont soumises au département, les Canadiens français ont toujours stipulé que l'enseignement de l'anglais devrait être suffisant; au reste, il est au mieux des intérêts des Canadiens français qu'ils apprennent la langue anglaise qui est celle de la majorité en ce pays et celle du commerce; et pour que les Canadiens français soient préparés aux luttes de la vie, la connaissance de l'anglais leur est assurément indispensable. Ce serait néanmoins un crime que de les empêcher de recevoir l'instruction dans leur langue maternelle.

C'est aujourd'hui chose reconnue chez toutes les nations civilisées que la langue française compte parmi les principales et les plus importantes du monde entier. C'est la langue diplomatique, c'est celle dont on se sert le plus souvent dans les négociations internationales. Il y a quelques jours à peine, je lisais dans le "Manitoba Free Press" qu'il s'est tenu à Winnipeg un congrès pédagogique où l'on a proposé d'éliminer des conditions d'entrée à l'université la connaissance du grec et du latin et de substituer à l'étude de ces langues mortes celle de langues vivantes, un des orateurs allant jusqu'à dire que le français est assurément la plus utile et la plus importante des langues vivantes et qu'il serait à l'avantage des Canadiens d'origine anglaise de la connaître. Le seul inconvénient qu'il voyait à l'introduction du français, c'était la crainte que les Canadiens français n'exigeassent que leur langue fût, en ce pays, mise sur le même pied que la langue anglaise, Cela, les Canadiens français ne le demandent point. Ils ont réclamé l'enseignement de leur langue dans les

écoles et se sont bornés à demander que leurs enfants reçussent une instruction suffisante dans leur langue maternelle.

En cette partie de la province, les Canadiens d'origine anglaise ont intérêt à connaître la langue fançaise. Je sais dans mon propre comté nombre de Canadiens anglais qui comprennent le français et sont capables de le parler, et qui, sans cela, se trouveraient embarassés dans la poursuite de leurs occupations. Un de mes amis de langue anglaise, homme instruit, me disait un jour que ce ne sont pas les Canadiens français, mais plutôt les Canadiens anglais qui ont grandement raison de se plaindre, puisque le français ne s'enseigne pas dans toutes les écoles. Selon lui, l'enseignement de la langue française devrait se pratiquer en chacune de nos écoles, sans quoi les enfants des Canadiens d'origine anglaise se trouveraient dans une situation d'infériorité.

J'avais l'espoir, quand la présente résolution fut déposée, que le Gouvernement la ferait sienne, car elle n'a rien de provocant, puisqu'elle tend simplement à faire savoir au gouvernement de l'Ontario que pour assurer le maintien de la paix, de la concorde et du bon vouloir entre les divers éléments de notre population, il convient, à notre avis, de proclamer de façon non équivoque que l'on ne doit pas empiéter sur le droit des Canadiens français à l'usage de leur langue.

Il a toujours existé sur ce point des doutes qu'il importe de dissiper. Pour s'en convaincre, il suffit de lire le rapport fait en 1912 par les six inspecteurs, dont trois étaient canadiens français. Je m'abstiendrai de revenir sur toute la question et me bornerai à rappeler que dans le rapport qu'ils firent au département en 1913, les inspecteurs déclarèrent que le règlement 17 signifiait, à leur avis, que le français ne pouvait pas servir de langue de communication et qu'il tendait à exclure graduellement la langue française du domaine scolaire.

Vous le voyez, monsieur l'Orateur, le point n'était pas clair, il ne l'est pas encore, et il importe au plus haut degré qu'il soit élucidé. Je regrette que certains membres de la droite, tel le ministre des Postes, qui reconnaissent l'injustice du règlement 17, ne croient pas devoir se joindre à nous pour faire des représentations au gouvernement de l'Ontario ou l'inviter à redresser les griefs de la minorité de cette province.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la nuit, je voudrais bien ne pas retenir la Chambre plus de quelques instants, mais je ne saurais voter sur cette question avant d'avoir donné une ou deux explications.

Tout d'abord, je dirai un mot, en passant, de certaines observations que l'honorable député de Nicolet (M. Lamarche) a faites sur le rapport relatif au veto que l'on a fait tenir à Son Altesse royale le Gouverneur général. J'ai remarqué que mon honorable ami a commencé par dire qu'il n'avait pas lu ce document avec toute l'attention voulue; il aurait pu se dispenser de cette explication, car sa façon de s'exprimer prouvait clairement qu'il ne l'avait pas lu attentivement. Il a pris plaisir à critiquer certaines des raisons qui motivent les conclusions du rapport. Par une singulière logique, après avoir reconnu qu'il eût été bien inutile d'annuler la loi d'Ontario, il a déclaré que s'il avait été en son pouvoir de le faire, il en eût conseillé l'annulation. Eu égard à la diversité des avis sur cette question, il me semble qu'en ce qui concerne l'appréciation des motifs exposés dans le rapport, on peut s'en rapporter sans crainte au jugement de personnes qui trouveront que le sujet est assez important pour qu'elles étudient ce document de près avant d'en aborder la discussion.

Le projet de résolution dont la Chambre est saisie donne lieu à un débat fort intéressant. Je l'ai écouté la majeure partie d'une oreille on ne peut plus attentive, et cela m'a permis d'apprendre beaucoup de choses; peut-être suis-je de ceux dont le très honorable chef de l'opposition pense qu'ils seront, au sortir de cette discussion, mieux informés et animés de meilleurs sentiments.

Mon intention est de traiter la seule question sur laquelle nous ayons à nous prononcer, la seule question sur laquelle, qu'on le sache bien, je me prononcerai par mon vote: c'est celle de savoir s'il convient que cette Chambre se constitue le juge de l'assemblée législative de la province d'Ontario ou de toute autre province, qu'elle prenne sur elle de faire le procès de cette assemblée législative, comme l'a si bien dit mon honorable ami le ministre du Commerce (sir George Foster), et de la déclarer coupable d'une action que l'on s'est plu à qualifier avec plus ou moins de force. L'honorable préopinant (M. Proulx) a parlé de crime; quant à l'honorable député de Nicolet (M. Lamarche), il considère que le moment est venu de porter à la connaissance du pays tout entier l'injustice

commise par la législature ontarienne. La Chambre, ainsi qu'on l'a fait observer, est invitée à déclarer solennellement que cette injustice est prouvée, sans que la législature de l'Ontario, sans que les représentants auxquels la population de cette province a formellement confié le soin de ses intérêts en pareille matière, aient eu la moindre occasion de s'expliquer. A l'avis de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) on a eu raison de mettre cette question sur le tapis parce que la Chambre est le tribunal suprême qu'il convient de saisir de tous les griefs.

Ainsi, bien que l'assemblée législative d'Ontario n'ait eu aucune occasion de se défendre, on demande au Parlement de déclarer qu'elle s'est rendue coupable d'une grave injustice. Je ne conçois rien de plus fondamentalement injuste que la condamnation d'un homme ou d'un groupe d'hommes que l'on n'a pas entendus et n'ont pas eu l'avantage de se pouvoir défendre; et rien ne prouve mieux que nous sortirions de nos attributions en nous prononçant de la sorte que l'impossibilité absolue où nous sommes de faire comparaître le prétendu coupable devant notre tribunal pour en obtenir des explications.

Depuis deux jours on fait ici le procès de la législature d'Ontario sans que celle-ci soit représentée devant le Parlement et sans qu'elle ait pu se défendre; et cependant on nous invite à rendre la décision que j'ai dite. Au dire du chef de l'opposition, le projet de résolution est absolument anodin; il s'agit simplement d'exprimer l'avis le plus inoffensif. Or, quand il s'agit d'appuyer la motion par laquelle la Chambre est invitée à se prononcer sur cet avis si inoffensif, on se voit obligé de fournir une preuve de cette soi-disant injustice, de cette prétendue mauvaise action que l'on attribue à l'assemblée législative d'Ontario. A moins d'être en mesure de déclarer que cette injustice est prouvée, nous n'avons pas la moindre raison de donner pareil avis à la législature.

Le souci de la justice me fait un devoir de reconnaître que l'honorable député de Lambton-Ouest (M. Pardee) a du moins tenté, lui, de se soustraire à la grave responsabilité qui comporte le fait de prononcer une telle condamnation; mais il s'est trouvé réduit à ce raisonnement: "Je ne sais si la législature a eu tort ou raison; votons le projet de résolution; nous irons ensuite à Toronto, et quand nous aurons fait des investigations, nous saurons s'il y avait lieu de l'adopter." En vérité, c'est mettre en bien digne posture le tribunal suprême qu'est le Parlement! Ayant été élu membre de cette Chambre, ayant reçu mission d'y représenter mes commettants, de participer à la confection des lois et à la gestion des affaires du domaine fédéral, je ne puis m'empêcher de me demander ce qui peut bien m'autoriser à décider quel est, selon moi, le mode d'enseignement qui convient à la province d'Ontario, ou à dicter aux représentants de la population de cette province, à ses mandataires, le mode d'enseignement qu'il devraient reconnaître comme étant celui qui convient le mieux à l'Ontario.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami serait-il disposé à voter dans ce Parlement en faveur d'une motion revendiquant pour l'Irlande l'autonomie législative?

L'hon. M. DOHERTY: L'honorable député s'imagine avoir trouvé le défaut de la cuirasse; mais je lui ferai observer que les rapports entre ce Parlement et sa Majesté le Roi ne sont pas tout à fait les mêmes qu'entre notre Parlement et les législatures provinciales du Canada. Quand la Chambre exprimait un vœu relativement à l'autonomie de l'Irlande et décidait d'envoyer une humble requête à Sa Majesté le Roi, elle exposait que dans son opinion l'intérêt général de l'empire et de toutes les puissances qui le constituent, y compris le Canada, rendait opportune l'étude de cette question. En réalité nous nous occupions d'une question qui concernait en quelque sorte tout l'empire. Mais il n'y a absolument aucune analogie entre notre démarche d'alors auprès de Sa Majesté pour lui représenter que chaque partie de l'empire s'intéressait à voir mettre en pratique la constitution anglaise dans tout l'empire, et le fait, dans les circonstances, d'adresser des remontrances aux législatures provinciales, quand ce Parlement tire son origine de la loi qui détermine en termes formels les attributions exclusives du pouvoir fédéral et celles des législatures. Si l'honorable député veut m'acculer à un dilemne, il devra s'y prendre autrement.

L'hon. M. MARCIL: Avant de décider de ne pas intervenir, le ministre n'avait-il pas reçu la réponse du gouvernement de l'Ontario là-dessus?

L'hon. M. DOHERTY: Certainement.

L'hon. M. MARCIL: Le Gouvernement a donc eu l'occasion de s'expliquer.

L'hon. M. DOHERTY: Son Altesse royale en Conseil a entendu l'explication du gouvernement de l'Ontario, et les hono-

rables députés ne blâment pas l'action que prit en conséquence Son Altesse royale en Conseil. Mais ils viennent demander à la Chambre d'agir quand elle n'a pas entendu l'explication du gouvernement de l'Ontario. L'honorable député, lui aussi, aura à trouver mieux s'il tient à m'embarrasser.

L'hon. M. MARCIL: Le ministre n'a-t-il pas dit que nous faisions le procès de l'assemblée législative de l'Ontario sans que cette dernière ait eu l'occasion de se défendre?

L'hon. M. DOHERTY: Il est bien certain que depuis deux jours la Chambre fait le procès de l'assemblée législative de l'Ontario sans que celle-ci ait eu l'occasion de se défendre, et, dans l'ordre des choses, il est impossible de lui fournir cette occasion.

Ce fait, à mon avis, est une preuve évidente que ce tribunal suprême du Parlement est mis en demeure d'agir d'une façon radicalement opposée aux plus élémentaires principes des cours anglaises de justice.

On me permettra peut-être maintenant de revenir à la question que j'essayais d'abréger le plus possible quand on m'a interrompu. J'étais à me demander quelle était mon autorité pour discuter ce que doit être le meilleur système d'instruction publique pour une province, ou avec quel soin jaloux il faut respecter à cet égard tous les droits ou tous les prétendus droits—j'irai jusqu'à dire tous les préjugés—de toutes les minorités, quand on peut leur laisser libre cours sans danger pour le bien public. Je puis dire en toute liberté qu'en principe, je n'ai pas à m'occuper si la chose se pratique dans une province ou dans une autre; il n'y a, dans une démocratie, rien de plus sacré que les droits de la minorité, sauf, peut-être, le devoir qui incombe à la majorité de faire respecter ces droits de la minorité. Je n'ai pas mission de veiller à l'application de ces principes, qui, cependant, à mon avis, obtiendraient l'assentiment général. Je n'ai pas à les appliquer à des cas particuliers. Le Parlement n'est saisi d'aucun grief, qu'il ait, à proprement parler, le droit de discuter et de redresser; nous n'avons pas, non plus, à déterminer jusqu'à quel point une province quelconque a pu appliquer ces principes.

On nous demande d'intervenir dans l'intérêt d'une minorité qui, nous représente-t-on, a des griefs. Sans doute, les griefs d'une minorité ont une grande importance. J'ai toujours fait partie d'une minorité, et je crois bien que j'en ferai toujours partie. Dans ma province, je suis de la minorité par la langue; dans le Canada je suis de la minorité par ma religion. En signalant que je suis dans ma province de la minorité, je puis me permettre une digression pour dire que je suis fier de ce que, dans la province de Québec, je ne puis voir aucun inconvénient à faire partie de la minorité, dont la majorité reconnaît tous les droits. Je n'insinue nullement qu'il n'en est pas ainsi ailleurs. Je n'ai pas de cause à juger et la Chambre non plus.

Je partage absolument certaines opinions qu'on a exprimés avec beaucoup d'éloquence relativement aux systèmes d'instruction publique et à la considération qu'il faut accorder aux sentiments des administrés en ce qui concerne toute matière pertinente à l'éducation. Si je me trouve jamais en situation de formuler une opinion sur le système d'instruction publique qu'il faudrait établir et maintenir, j'en profiterai. Mais ce soir, en ma qualité de député, je ne vois pas de quelle autorité je me prévaudrais pour exprimer mes vues sur le système qui conviendrait le mieux à l'Ontario. Ce droit m'appartient en tant que résident d'Ottawa et en ma qualité de citoyen d'Ontario. En tant que représentant d'une circonscription de la province de Québec, je n'ai aucune compétence pour discuter cette question, et je récuse la compétence de mes collègues de la Chambre. Je ne fais pas exception de ceux qui représentent des comtés de l'Ontario. Il ne fait aucun doute que ceux qui viennent des autres provinces n'ont reçu aucun mandat à cet effet des habitants de l'Ontario, et ceux qui viennent de l'Ontario n'ont reçu de leurs électeurs aucun mandat pour soulever en cette Chambre la question de l'instruction publique. Voilà donc qu'on nous demande, à nous qui, pour la plupart, n'avons nul mandat à cet effet, de juger les actes d'une province en matière d'instruction publique.

La discussion que nous avons eue a peut-être son bon côté, mais, comme le faisait observer mon honorable ami le ministre du Commerce, toute cette discussion aurait pu se faire sans cette résolution. On nous demande de voter pour cette proposition dans l'intérêt de l'harmonie et de l'unité. Peut être oserais-je sortir de mes attributions et aiderais-je à faire sortir la Chambre des siennes si on pouvait me convaincre que la mesure qu'on nous propose pourrait en quelque façon contribuer à créer, maintenir

ou augmenter l'harmonie ou l'unité de la nation.

Mais, je vous le demande, monsieur l'Orateur, après avoir suivi ce débat, avez-vous l'espoir qu'une déclaration de la part de la Chambre que l'assemblée législative de l'Ontario s'est rendue coupable d'une injustice envers la minorité de cette province, une déclaration formulée comme je l'ai fait remarquer et présentée à l'assemblée législative sous la forme d'une résolution de la Chambre, soit le moyen le plus efficace de formuler un appel à cette assemblée en faveur de la minorité de cette province? J'ai toujours cru qu'il fallait donner à une requête la forme qui prédisposât le mieux en sa faveur. Or, qu'est-ce qu'on cherche à faire ici pour la minorité? On demande de présenter à l'assemblée législative dont on attaque les actes un certificat de la part de la Chambre des communes, attestant que la législature s'est déjà rendue coupable d'une flagrante injustice à l'égard de la minorité et que nous, membres de ce Parlement, après avoir discuté la question en dehors de notre juridiction, nous sommes persuadés qu'il est de notre devoir de prononcer contre l'assemblée, une condamnation que nous lui signifions comme la meilleure méthode à nous connue de faire un appel en faveur de la minorité.

Le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) a fait un discours fort éloquent, et plusieurs autres ont fait de remarquables plaidoyers au nom de la minorité française, et je ne doute pas qu'on entende leurs voix trouvent de l'écho hors d'ici. Qui peut douter que le plaidoyer de mon très honorable ami, un distingué citoyen de l'Ontario, n'impressionne les membres du gouvernement de cette province? N'est-il pas mieux que cet appel leur parvienne sous cette forme plutôt que sous la forme du verdict de culpabilité qu'on veut faire transmettre par la Chambre à l'assemblée dans le but de faire redresser des griefs et, surtout, dans le but de maintenir au Canada la paix et l'harmonie ?

Je vous demande, monsieur l'Orateur, ce que nous pouvons prévoir si les législatures des diverses provinces et ce Parlement se mettent à scruter leurs actions respectives dans le but d'établir si l'on s'est respectivement rendu coupable d'injustice. Croyez-vous que cela créera un état de choses favorable à l'harmonie et à l'union qui doivent exister au Canada? Et permettez-moi de faire observer qu'il est autant conforme aux fonctions de la législature d'Ontario de présenter une résolution se plaignant de l'injustice d'un acte quelconque de ce Parlement, accompli dans les limites d'autorité qui lui sont propres, qu'il l'est pour ce Parlement de présenter une résolution semblable au sujet de la législation de la province d'Ontario. Rappelons-nous qu'il n'est pas question de supériorité ou d'infériorité entre ce Parlement et les différentes législatures. Nous nous trouvons sur un pied de parfaite égalité, mais les questions que nous pouvons traiter sont différentes. La portée de nos lois est plus étendue, mais lorsqu'elle agit dans les limites de sa propre autorité législative, la législature se trouve notre égale sous tous rapport.

Ainsi que nous le savons tous, le Conseil privé a déclaré qu'agissant dans la sphère de son autorité législative, chacune de ces législatures possède tous les pouvoirs et toute l'autorité que détient le parlement impérial lui-même. Quel droit avons-nous donc alors pour nous ériger en juges de ces législatures, si ces dernières ne possèdent pas ce pouvoir, lorsqu'il s'agit de nos propres actions? Et si nous commençons ce jeu et si nous persévérons dans ce travail, quelle aide cela constitue-t-il pour l'hunité et l'harmonie?

Je pense quelquefois que ceux dont on a si éloquemment défendu la cause en cette enceinte auraient souvent eu raison de demander d'être délivrés de leurs amis. La résolution qu'on demande à la Chambre d'adopter est la quintessence d'une succession d'actes commencés dans un autre corps législatif. Comme je sympathise avec mes compatriotes canadiens français aussi sincèrement que tout autre, qu'on me permette de dire que si j'avais désiré indisposer contre eux la seule autorité qui peut remédier aux griefs qu'on prétend exister, j'aurais accompli exactement ce que leurs prétendus amis ont fait.

La Chambre, dit-on, n'a qu'à adopter une résolution pour qu'immédiatement l'union, la paix et l'harmonie s'accomplissent. La législature d'une des provinces de ce Dominion a tenté un effort vers le règne de l'harmonie, de l'union et de la paix et vers l'application du remède au prétendu grief, en disant à la législature d'Ontario ce que celle-ci devrait faire à l'égard de cette question. Quiconque connait la nature humaine aurait compris d'avance que c'était là adopter le pire moyen qui existât pour atteindre le résultat désiré. On a immédiatement posé la question de savoir si cette résolution

tend au même but qui insiste à demander, qui gouverne l'Ontario. C'est précisément celle que pose le projet de résolution. Je crois que je ne trouverai personne ici qui ne tombe d'accord avec moi si je dis qu'il n'y a rien dont les différentes provinces soient autant jalouses que leur propre droit d'être gouvernées par les représentants de leur propre choix, lorsqu'il s'agit de ces questions qui sont de ressort des législatures provinciales; or, rien n'est vraisemblablement de nature à soulever plus de ressentiment à l'occasion d'une demande qui pourrait autrement être accueillie avec faveur que l'intervention d'un corps législatif sortant entièrement de sa sphère d'action pour appuyer cette demande. Je dis que la population en faveur de laquelle nous avons entendu des appels aussi émouvants et aussi éloquents a été bien mal servie par ceux qui se targuent d'être ses amis et que ceux-ci ont été mal avisés. Je parle dans l'intérêt de ceux en faveur de qui l'on fait ces plaidoiries, et, je le répète, étant entièrement sympathique aux légitimes aspirations de la population canadienne française de ce pays, je ne connais rien qui nuise plus à la cause qu'elle a à cœur que les méthodes qu'on a adoptées en son nom et en sa faveur; j'estime que le moyen qui nuirait peut-être le plus à cette cause serait que le Parlement s'arrogeât le droit de condamner l'acte de l'assemblée législative d'Ontario à ce sujet et qu'il lui signifiât la condamnation qu'on nous demande de prononcer.

Je sens que j'ai retenu la Chambre trop longtemps à cette phase du débat, mais j'ai tenu à faire ces observations, parce que je ne puis ignorer le fait potent que si cette Chambre commence une fois à prendre une attitude semblable, on ne peut la qualifier de simple conseil, car elle implique nécessairement la condamnation qu'on nous demande de prononcer. Je crois que l'honorable député de Lambton-Ouest (M. Pardee) est seul à penser que nous devrons commencer par condamner pour nous enquérir ensuite. Je ne puis concevoir qu'on soit aveugle au point de ne pas voir que si nous adoptons ce soir le principe qu'on préconise, cela peut conduire la Chambre bien loin; c'est une attitude qui n'est pas avantageuse pour la province dont les honorables députés qui se sont fait les champions de cette idée prétendent être les porte-parole tout particulièrement autorisées. Je suis, moi aussi, de cette province; je me glorifie d'y être né; j'admire la population qui l'habite; j'ai passé ma vie parmi elle et j'espère retourner mourir parmi elle.

Il n'y a pas, dans cette Chambre, un homme qui a plus à cœur—quelque erronée que puisse être l'opinion que j'entretiens sur la meilleure manière de les servir—les meilleurs intérêts de la population de la province de Québec et c'est parce que cela est vrai que je me lève ici pour inscrire tantôt mon vote contre la résolution.

L'honorable député de Lambton-Ouest a trouvé un précédent. Il a dû remonter jusqu'à la confédération pour le retrouver, et il a lu une résolution proposée par feu M. Colby, dans le temps député de Standstead, et appuyé par des hommes dont les noms comportent naturellement et continueront toujours d'avoir beaucoup de poids dans ce Dominion du Canada. Après avoir lu cette résolution, il a dit: "Edward Blake, sir John A. Macdonald et Georges-Etienne Cartier ont voté en faveur de cette résolution, en 1870, et cependant, en 1916, il se trouve d'honorables députés qui osent laisser entendre qu'il n'y a pas lieu d'adopter aujourd'hui une résolution semblable à celle qui est soumise à la Chambre." Quelle était cette résolution? Je n'en ai pas les termes exacts, mais je ne mets pas en doute que c'était une résolution énonçant que cette Chambre croyait que la législature du Nouveau-Brunswick avait adopté une loi qui n'était pas satisfaisante pour un certain nombre d'habitants de cette province, et qu'elle exprimait l'espoir que cette loi serait annulée. Deux choses au sujet de ce précédent. D'abord, si je suis bien informé —et je crois l'être—cette résolution fut adoptée dans un temps où il était encore loisible au gouvernement fédéral de prendre attitude à l'endroit de la loi en question, et je puis concevoir que, dans ces circonstances, il appartenait peut-être au Parlement de sonner une note d'avertissement, d'appeler l'attention de la législature sur le fait qu'il était possible que la loi en question réclamât l'action du Gouvernement de ce pays, attitude dont le Gouvernement serait responsable envers ce Parlement. En premier lieu, je crois que cela établit la différence entre les deux cas; mais supposons qu'il en soit autrement. Je ne le cède à personne dans mon respect envers les grands hommes dont on a mentionné les noms; mais s'il nous est permis, au cours de quarante ou de cinquante ans d'apprendre certaines choses, c'est qu'il n'y a pas de sujet à l'endroit duquel on n'a fait plus de progrès, depuis ce qu'on pourrait décrire comme des ténèbres presque complètes vers une lumière parfaite, que le sujet des droits provinciaux, la question des relations

entre ce Parlement et les diverses législatures.

Eh! quoi, monsieur l'Orateur, quiconque a dû étudier les affaires successives dans lesquelles des questions constitutionnelles ont été soumises au plus haut tribunal du pays, a pu suivre et surveiller ces causes au fur et à mesure de leurs développements de précédent en précédent, depuis le point de départ, alors que moi alors étudiant en droit. J'ai entendu quelques-uns des avocats les plus distingués du pays dans leur temps, qualifier les législatures des provinces " de somptueux conseils municipaux ". Depuis ce temps-là, le Conseil privé de Sa Majesté a, je le répète, déclaré que ces " somptueux conseils municipaux " se trouvaient sur un pied d'égalité—aussi longtemps qu'ils agissaient dans leur sphère d'action propre—avec le parlement impérial lui-même. C'est le progrès qui s'est produit depuis 1870. J'ai entendu des libéraux—si je ne me trompe, j'ai entendu le très honorable chef de l'opposition lui-même—parler de la part que le parti libéral a prise à l'accomplissement de ce progrès. Je n'ai pas l'intention de débattre la question de savoir qui a contribué à réaliser ce progrès; je me contente de dire que le fait est là—nous avons avancé et, à la vérité, quiconque a l'occasion de parcourir des séries de rapports qui traitent de cette question d'annulation, ainsi que j'ai eu l'occasion de le faire il n'y a pas bien longtemps, peut constater ce progrès.

On a mentionné le nom d'Edward Blake. Je puis retracer ce progrès dans les rapports de M. Blake lui-même, depuis les premiers temps où la population croyait que si une loi était contraire à la Constitution, il fallait nécessairement l'annuler, jusqu'à 1890, alors que dans un discours prononcé, dans la Chambre, il déclarait—et la Chambre avec sir John A. Macdonald l'approuvant en cela—que le fait qu'une loi dépassait les pouvoirs du Parlement était, sauf en certaines circonstances très exceptionnelles, une raison de n'en point décréter l'annulation, puisque, excédant les pouvoirs du Parlement, elle était nulle et qu'il n'y avait plus lieu de la révoquer et qu'elle devait être soumise à une autre autorité. Je regrette que feu M. Blake et que moi-même nous nous trouvions sur cette question et en désaccord avec l'avocat distingué qu'est l'honorable représentant de Nicolet (M. Lamarche); mais, malheureusement pour la mémoire de M. Blake et pour moi-même, notre opinion vient en conflit avec celles de l'honorable député.

Comme je l'ai dit, nous avons fait quelque progrès au sujet de l'autonomie provinciale et, même si les cas étaient absolument analogues, je me prononcerais fermement pour la proposition émise par le leader de la Chambre (sir Robert Borden), et élaborée par le ministre du Commerce (sir George Foster), et que j'ai annoncée au commencement de mes remarques. Vous pouvez essayer de l'éviter; vous pouvez essayer de l'escamoter ou de l'amoindrir; vous pouvez parler de "conseils respectueux" et dire que vous ne voulez que faire la paix; mais lorsque vous siégez ici pour juger l'acte d'une législature provinciale dans une matière qui est de sa juridiction, je ne crains pas de dire que vous n'êtes pas très éloignés du jour où vous avancerez plus loin et avec plus d'audace et vous envahirez le champ des libertés provinciales. Je ne veux pas répéter cela; je l'ai déjà répété trop souvent. Vous pouvez essayer de déguiser autant que vous pourrez votre action, vous pouvez la qualifier d'exercice du droit d'exprimer son opinion, ainsi qu'on l'a fait, je crois, dans le cours de ce débat, ou vous pouvez l'appeler, comme l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), un acte de la haute cour du Parlement; mais quelque nom que vous lui donniez, n'en sera pas moins un jugement prononcé par le Parlement sur l'acte d'une législature provinciale, un jugement condamnant cet acte et le proclamant mauvais; et ce jugement, si nous devons en apprécier la signification par les arguments qui ont été apportés à son appui, signifiera une condamnation pour crime, injustice criante, et mépris des droits certains d'une minorité, Et l'on nous dit que tout cela ne tire pas à conséquence; que l'on ne veut que faire une proposition; qu'il en résultera la paix et l'harmonie. C'est de cette manière que l'on espère convaincre notre assemblée législative qui, on peut le supposer, a décidé après mûre délibération d'adopter une loi regardée comme juste, de changer du jour au lendemain toute sa politique et, en réalité, de s'avouer coupable des graves fautes dont le parlement l'aura accusée.

Si jamais on s'est gravement trompé dans le choix des moyens d'atteindre le but poursuivi, c'est bien celui que l'on propose à la Chambre de prendre afin d'obtenir la paix et l'harmonie et de protéger les droits d'une minorité donnée comme victime; celui-là aurait un effet tout contraire.

Mais ce n'est pas tout. Nos provinces, dans la limite de leurs attributions, sont des états souverains; et nous sommes fiers de pouvoir dire que nous vivons sous une forme démocratique de gouvernement. Dans un gou-

vernement démocratique la majorité doit gouverner. Mais il y a plusieurs moyens par lesquels la minorité peut se faire entendre. Il y a les puissants appels de notre très honorable collègue (sir Wilfrid Laurier), probablement le citoyen le plus distingué de la minorité catholique dans la province d'Ontario; il y a les appels de mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham); il y a les appels des autres honorables députés qui ont parlé avec tant d'éloquence. Pourquoi ne s'adressent-ils pas à la législature qui a voté ces lois et qui a légalisé ces règlements et peut les modifier, s'ils doivent l'être? Il est certain que leur éloquence persuasive ferait beaucoup. Il n'y a pas de doute que les plaidoyers qu'ils ont prononcés dans cette Chambre seraient écoutés par la législature comme ils l'ont été ici; et, certainement s'ils étaient écoutés, la législature aurait le pouvoir d'appliquer le remède demandé; et si le remède était obtenu de cette façon, il aurait l'effet non seulement de dissiper les griefs qui peuvent exister, mais de rétablir la paix et la concorde sur une base ferme et solide là où elles sont en péril, mais de maintenir la paix et l'harmonie dans d'autres parties du pays où elles pourraient être troublées par l'existence des griefs qu'on dénonce.

Comme je l'ai dit en commençant, je n'ai pas exprimé et je ne désire pas exprimer d'opinion sur cette loi d'Ontario, ni sur la question générale des meilleurs régimes d'instruction publique. Je puis dire ceci, toutefois. Je me félicite d'avoir eu la bonne fortune d'être né et d'avoir grandi dans une province bilingue. Je suis reconnaissant à mon père d'avoir compris l'avantage de pouvoir parler les deux langues qui dominent dans cette province. Je remercie Dieu de ce que je puis parler la langue française et profiter des nombreux trésors littéraires que cette langue a mis à ma disposition. Je voudrais que tout le monde pût jouir des mêmes avantages. Mais cela ne me donne pas le droit de prendre sur moi de condamner, et encore moins de me liguer avec d'autres membres de la Chambre pour condamner cette mesure. On nous y invite au nom de la paix, qu'une pareille initiative ne favoriserait certainement pas; au nom de l'harmonie qu'elle aurait assurément l'effet de détruire, et au nom des intérêts d'une minorité qui m'est bien chère, mais dont, à mon avis, elle ruinerait les dernières espérances. J'ai le sincère espoir que mes amis de la province de Québec, ceux d'entre eux qui peuvent avoir été disposés à penser autrement, réfléchiront une deuxième fois avant de voter en faveur de cette résolution, avec tout ce qu'elle comporte pour l'avenir de toutes les provinces, et de notre chère province de Québec, en particulier, avant de voter en faveur de cette résolution, nouvel obstacle placé dans la voie d'une solution harmonieuse et juste des malentendus qui peuvent exister entre la minorité et la majorité de la population de l'Ontario.

[L'hon. M. Doherty.]

M. BOIVIN: Monsieur l'Orateur, comme c'est la première fois que je prends la parole depuis la déclaration de la guerre entre l'Angleterre et l'Allemagne, vous me pardonnerez si, même à cette heure avancée de la nuit, je prends au moins quelques minutes du temps précieux de la Chambre pour expliquer le vote que je me propose de donner sur la résolution qui nous est soumise.

Je dis que c'est la première fois que je parle depuis la guerre, et si je prends la parole aujourd'hui, c'est parce que je considère que c'est la question la plus importante qui ait été soumise à la Chambre depuis la guerre, à l'exception du vote des sommes nécessaires pour venir en aide à la mère patrie. Je dis que c'est la question la plus importante, parce que, plusieurs autres orateurs l'ont dit éloquemment, c'est une question qui contribuera beaucoup à maintenir la paix et l'harmonie entre les différentes races qui habitent le Canada.

Comme l'a dit l'honorable chef de l'opposition, hier, il ne faut pas fuir ces questions. Il est inévitable qu'elles se présentent; il faut les aborder et les discuter ouvertement et courageusement, et il sortira du bon de la discussion. Je suis certain qu'il y a très peu de membres qui, dans ce débat, n'ont pas appris quelque chose. Le ministre du Commerce dans son éloquent discours, tout à l'heure, nous a justifié le dépôt de cette résolution quand il a dit que plusieurs savants avocats et plusieurs membres de cette Chambre l'avaient discutée, et que personne ne s'était accordé pour en apprécier l'à-propos. Il a dit que chaque orateur avait une idée différente, et que chacun donnait une interprétation différente du règlement en discussion. Je comptais qu'il nous indiquerait un meilleur moyen, puisqu'il repousse notre proposition, de signaler à la connaissance du gouvernement d'Ontario et de la population de cette province les torts dont les Canadiens français de l'Ontario prétendent souffrir. Il a dit qu'il y avait trois moyens de se soustraire l'application d'une loi. Le premier moyen qu'il nous a indiqué est l'appel direct au gouvernement, au parlement ou au corps

législatif qui a rendu la loi; et lorsque j'ai commis la faute de dire " très bien ", ces deux mots l'ont tellement écarté de son sujet qu'il a oublié de nous donner les deux autres moyens.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est vrai.

M. BOIVIN: Je désirerais beaucoup connaître quels étaient ces deux autres moyens, mais je crois que celui adopté par l'honorable député de Kamouraska (M. Lapointe) est le meilleur après tout, car, malgré ce fait que le gouvernement de l'Ontario est à 300 milles ou plus de distance de la capitale, ainsi que l'a fait remarquer le ministre du Commerce, il a fallu très peu de temps pour obtenir une réponse à quelques-unes des remarques faites pendant le débat d'hier. Le "Journal" d'Ottawa publie ce soir une interview accordée par M. Ferguson pour expliquer l'article 4 du règlement n° 17; mais malheureusement, l'explication donnée par M. Ferguson aujourd'hui, 11 mai, n'est pas absolument la même que celle qui a été lue dans cette Chambre, il y a quelques heures, par l'honorable député de Toronto-Sud (M. Macdonell), et qui émane également de M. Ferguson. De sorte que, non seulement le ministre du Commerce avait raison, lorsqu'il disait que différentes personnes et différents avocats interprétaient cette loi de différentes manières; mais il aurait pu aller plus loin, et dire que les fonctionnaires chargés d'appliquer cette loi l'ont trouvée si compliquée qu'ils sont obligés de l'interpréter eux-mêmes de manière différente, si l'on en juge par l'interprétation donnée à deux jours d'intervalle par le ministre. Voyons ce que dit M. Ferguson:

La question pour le gouvernement d'Ontario n'est pas de savoir comment les enfants apprendront la langue française, mais comment les élèves français pourront obtenir l'instruction en anglais, a déclaré l'honorable G. Howard Ferguson, ministre des terres, des forêts et des mines, ce matin.

L'honorable M. Ferguson a de tout point répondu à la question que faisait hier sir Wilfrid Laurier dans la Chambre des communes, demandant pourquoi le mot "jusqu'ici" se trouve dans l'article 4 du règlement 17.

Voici ce que M. Ferguson a dit à ce sujet:

Ceux qui élèvent une objection contre l'emploi du mot "jusqu'ici" oublient que dans cette province il n'existe qu'une seule langue officielle. Pour mieux faire comprendre l'application de ce mot, servons-nous d'un exemple.

Il n'explique pas le mot et ne dit pas pourquoi il est là, il nous dit que le meilleur moyen d'en faire saisir l'application c'est par un exemple; et il continue:

Une école bilingue ne peut surgir que dans une ou deux circonstances: A la suite d'un accroissement graduel de la population de langue française dans un groupe de langue anglaise ou encore si on peut imaginer une telle circonstance dans une colonie nonvellement et entièrement formée de Canadiens français, isolés de tout milieu anglais. Dans la première de ces circonstances, c'est-à-dire quand les Canadiens français s'introduisent graduellement dans un milieu anglais ils acquièrent une connaissance de la langue dans la fréquentation quotidienne des gens de langue anglaise. Il suit de là que les enfants grandissent en apprenant l'anglais et le français. Pour le français, ils l'apprennent chez eux, et quant à l'anglais, ils en acquièrent la connaissance hors du toit paternel. Avec cette connaissance de l'anglais ils sont susceptibles d'un enseignement de cette langue à l'école de l'endroit et il n'est pas alors nécessaires d'employer quelque autre langue que l'anglais comme moyen d'enseignement.

Dans le cas d'un groupe entièrement français où manque toute occasion d'apprendre l'anglais, le département autorise l'emploi de la langue française dans la mesure qu'il faut pour permettre à l'enfant d'acquérir la connaissance de l'anglais. Voilà ce que fait en réalité le règlement 17. Il a été conçu dans ce dessein, à la suite des plus complètes investigations et d'une étude approfondie de la part des spécialistes les plus en renom de la province, et il a été démontré qu'il fonctionne à merveille partout où il en a été fait un essai loyal.

Sir Wilfrid Laurier est absolument dans l'erreur quand il dit que le règlement 17 est incompatible avec le paragraphe 2 du règlement 12, paragraphe qu'il appelle le règlement 15. C'était l'ancien règlement 15. Le règlement 12 a été en vigueur pendant plusieurs années, et c'est celui-là apparemment auquel il trouve à redire. Il porte que, là où la langue française domine, le bureau peut, outre le programme d'études prescrit, exiger que l'enseignement soit donné en français à ceux des élèves que leurs parents ou tuteurs ont désignés pour une étude du français. L'enquête qu'a tenue M. Merchant et le rapport qu'il nous a fait ont révélé cette circonstance que, dans plus d'une école, rien ou presque rien ne se faisait pour donner aux enfants la connaissance de la langue anglaise.

C'est pour répondre à cet état de choses qu'a été fait le règlement 17. Dans les écoles où l'occasion d'apprendre l'anglais était refusée, les élèves sont maintenant désignées par le ministre à une surveillance particulière. C'est cette catégorie d'écoles que l'on appelle anglo-françaises et à l'occasion desquelles a été fait le règlement 17. En d'autres termes, les écoles anglo-françaises que le ministre a désignées sont choisies d'entre les écoles bilingues en général et sont directement confiées à des fonctionnaires spéciaux qui assurent aux enfants de langue française une instruction anglaise. Il est donc manifeste que le règlement ne remplace ni ne contredit le paragraphe 2 du règlement 12, comme sir Wilfrid Laurier le semble croire.

Voilà ce que M. Ferguson a livré aux journaux. C'est ce qu'il appelle expliquer par un exemple le mot "jusqu'ici". Dans les centres de population où les Canadiens français s'introduisent graduellement, les enfants canadiens français qui apprennent

la langue à la maison, pourront apprendre l'anglais dans la rue et, quand ils iront à l'école, l'enseignement pourra leur être donné dans la langue anglaise. S'il était possible à une colonie canadienne française de se former soudainement quelque part dans la province à l'heure présente, notre ami M. Ferguson, dans sa grande magnanimité, permettrait aux enfants de cette colonie d'apprendre le français juste assez longtemps pour pouvoir lire l'anglais et ensuite l'usage du français cesserait; toute leur instruction serait en anglais. Voilà l'interprétation qu'il donne du règlement 17. Le paragraphe 3 du règlement 17 dit que, dans toutes les écoles,

Quand il est nécessaire, dans le cas d'élèves parlant le français, la langue française peut être employée comme langue d'enseignement et de discipline. Mais cet emploi de la langue française ne devrait pas s'étendre plus loin que le premier cours.

C'est-à-dire deux ans; il s'arrête là. Cela s'applique à toutes les écoles et c'est toute l'instruction française que l'enfant pourra jamais recevoir. Rien dans le paragraphe ne dit que même un inspecteur pourra autoriser davantage. Le paragraphe 4 porte ce qui suit:

Cet enseignement en langue française ne devra pas faire obstacle à une bonne instruction en anglais et les dispositions relatives à cet enseignement dans l'horaire de l'école seront sujettes à l'approbation et à la direction de l'inspecteur en chef et ne devront dans aucun jour dépasser une heure par classe, excepté lorsque le temps est prolongé par ordre de l'inspecteur en chef.

Il me semble, monsieur l'Orateur, que ce n'est pas là ce que veulent les gens bien pensants de la province d'Ontario, que telle n'est pas l'intention de la vaste majorité des habitants de cette province. Ce n'est pas ce qu'ils veulent dans leur loi. Je peux me tromper dans mon interprétation et je ne prétends pas être très fort en droit constitutionnel, mais je diffère d'opinion avec plusieurs de ceux qui, de l'autre côté de la Chambre, ont pris la parole pour expliquer le sens de cette loi dont il faut prendre les dispositions pour ce qu'elles disent. Inutile d'aller chercher derrière la lettre l'intention du législateur. Telle qu'elle est rédigée la loi veut dire que, dans les cas où le français n'a pas été enseigné jusqu'ici on ne l'enseignera pas et que, dans les cas où il l'a été jusqu'à présent, il sera enseigné une heure par jour, à moins que l'inspecteur n'accorde davantage.

M. LAMARCHE: Si mon honorable ami veut bien lire l'article en question, il constatera probablement que le droit de l'inspecteur se limite à une heure par jour et pas davantage. Le maximum d'une heure est fixé.

M. BOIVIN: Je parlais du paragraphe 4 de l'article 2, qui porte ce qui suit:

Cet enseignement en langue française ne devra pas faire obstacle à une bonne instruction en anglais et les dispositions relatives à cet enseignement dans l'horaire de l'école seront soumises à l'approbation et à l'autorité de l'inspecteur en chef et ne devront dans aucun jour dépasser une heure par classe, excepté lorsque le temps est prolongé par ordre de l'inspecteur en chef.

M. LAMARCHE: Il pourrait n'accorder qu'une minute.

M. BOIVIN: Je reconnais que l'inspecteur pourrait accorder moins; mais je veux être absolument juste et je crois que, sur l'ordre de l'inspecteur en chef, il pourrait être accordé davantage. C'est ainsi que j'interprète le règlement. Mon honorable ami de Nicolet n'est pas de cette opinion, et c'est ce qui montre que la loi doit être réexaminée avec soin par la législature d'Ontario, qui l'a rédigée, et qu'elle doit être conçue en des termes que tout le monde pourra comprendre.

Ce n'est pas seulement au gouvernement d'Ontario que cet appel doit être adressé mais aux citoyens de cette province en général. J'ai eu plus d'une fois l'occasion de visiter différentes parties de l'Ontario. J'ai rencontré beaucoup de citoyens de cette province et j'ai constaté que la plupart étaient des hommes à l'esprit large, heureux de vivre sous le drapeau britannique, satisfaits des libertés dont ils jouissent et voulant bien respecter les privilèges et les libertés de la minorité canadienne française de cette province.

Je les ai trouvés fidèles à leur roi, à leur drapeau et à leur pays. Ils ont souvent donné des preuves de leur loyauté, mais quelques-uns d'entre eux se trompent en disant que les Canadiens français de la province d'Ontario n'ont pas dans leurs écoles le même droit qu'ils auraient dans la province de Québec d'enseigner leur langue à leurs enfants dans les écoles soutenues de leurs deniers. Lorsque la Nouvelle-France a été cédée à la Grande-Bretagne, ou conquise, si vous préférez cette expression, il n'y avait pas de ligne de partage sur la rivière des Outaouais. C'est tout le territoire qui était cédé à la Grande-Bretagne. Les habitants de ce territoire, qui embrasse maintenant partie de la province d'Ontario, sont devenus sujets britanniques tout comme les habitants de la province de Québec, et il leur a été garanti à perpétuité l'exercice de leur religion, de leurs lois et de leurs usages. Que peut bien vouloir

dire le mot "usage" appliqué à un peuple, s'il ne veut pas dire sa langue. Cela ne veut certainement pas dire la manière de s'habiller, puisque nous nous habillons tous de la même façon. Cela ne peut vouloir dire sa religion, puisque la religion a été spécialement mentionnée. Cela ne peut pas vouloir dire les lois civiles, puisque les lois civiles ont été mentionnées. Qu'a voulu dire le mot "usage" s'il n'a pas voulu dire la manière de s'exprimer et la langue dont le peuple se servait. Les gens ont joui de cette liberté pendant des années sous le drapeau britannique, et voici qu'un règlement est adopté qui leur enlève, à ce qu'ils croient, la faculté d'enseigner leur propre langue à leurs enfants.

Quelques orateurs de la droite m'ont dit ce soir que les Canadiens français d'Ontario ne doivent pas se considérer comme ayant les mêmes droits en matière d'enseignement que ceux de la province de Québec. L'honorable député de Toronto-Sud (M. Macdonell) m'a dit qu'ils sont étrangers dans cette province et qu'ils leur faut en accepter les lois.

J'espère, monsieur l'Orateur, que nous ne verrons jamais une victoire de l'Allemagne sur l'Angleterre. J'espère que le Canada ne deviendra jamais colonie allemande; mais si pareille chose arrivait, si le sort des armes voulait que les alliés fussent défaits sur les champs de bataille, si l'Allemagne signait un traité accordant aux habitants de langue anglaise du Canada leurs droits à leur religion, à leurs usages et à leurs lois civiles, si elle les autorisait à jouir de ces droits pendant cinquante ou soixante ans et que, passé ce temps-là, des Allemands importés de leur pays dans une région du Canada aujourd'hui peuplée de Canadiens de langue anglaise fort clairsemés fissent une loi supprimant dans les écoles l'enseignement de la langue anglaise, est-ce que les Canadiens anglais des autres provinces assemblés dans ce Parlement n'auraient pas le droit de voter une résolution sollicitant de la législature de cette nouvelle province la modification de leur loi? C'est là précisément ce qui se fait aujourd'hui.

Certains orateurs, et entre autres mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), ont assimilé les Canadiens français aux ruthènes, aux Suédois et à d'autres immigrants établis en notre pays les mettant sur le même pied; mais il faut se souvenir que les Français furent les fondateurs de ce pays, qu'ils en ont été les découvreurs, que nous sommes les premiers ici; qu'après être arrivés, les Français se sont bâti des maisons avec le bois tiré des forêts canadiennes, qu'après avoir remporté sur les sauvages mainte et mainte victoire et les avoir évangélisés, ils ont vu les Anglais commencer à venir dans ce pays et y fixer leur demeure.

Il n'y a pas de comparaison possible à établir entre les droits des autres nationalités et les nôtres. Nos droits sont ceux d'un peuple conquis tout comme les droits des Hollandais du Sud-Africain, et ce sont ceux-là même que la Grande-Bretagne accorde à toutes les colonies dont elle fait la conquête.

Je n'en dirai pas davantage. Je tiens seulement à dire que c'est un bonheur pour moi de prêter mon appui à cette résolution parce que, bien que le vote qui sera donné ce soir même sur cette question, puisse être défavorable à la mesure, j'ai la conviction qu'il en résultera un effet moral. Les citoyens et les membres du gouvernement d'Ontario liront le débat dans les journaux, et s'ils s'inspirent réellement, comme je le crois, des idéals les plus élevés, s'ils désirent rendre justice à la minorité de leur province et lui accorder ses droits, ils modifieront cette loi à l'heure voulue, la rendront plus favorable à la minorité française et mettront ainsi la population d'Ontario en mesure de jouir de cette paix, de cette bonne entente qui existent dans les cantons de l'Est où je demeure.

Dans quelques comtés de cette région de Québec, la majorité se compose de citoyens de langue anglaise, tandis qu'ailleurs l'élément de langue française prédomine; et dans certains autres comtés, la population se divise également. Il n'y existe ni difficultés scolaires, ni questions de race ou de culte. Nos représentants dans les diverses chambres législatives sont divisés à peu près également, un représentant d'une race recevant le mandat électif pour le Parlement, et un représentant de l'autre race étant élu député à la législature. La plus parfaite harmonie, une paix inaltérable règnent chez nous. Je voudrais voir nos populations canadiennes par tout le pays suivre cet exemple et voilà pourquoi je voterai l'adoption de la résolution déposée par mon honorable collègue de Kamouraska.

M. D. O. LESPERANCE (Montmagny): Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'une courte observation à présenter au sujet du vote que je me propose de donner sur la question dont cette Chambre est saisie. Je dois le déclarer sans retard, je partage pleinement les sentiments exprimés dans chaque

phrase de la motion présentée par mon honorable collègue de Kamouraska (M. Lapointe), motion qui a reçu chaleureusement l'appui du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Tout en prêtant l'oreille, hier, à l'éloquente harangue du chef de l'opposition, je me reportais, par la pensée, vers ce grand drame, ou plutôt cette poignante tragédie qui se déroula au sein de cette Chambre, il y a vingt ans. Visitant alors la capitale pour la première fois, je fus fort impressionné par tout ce qu'il me fut donné d'y voir et d'y entendre. C'est en cette circonstance que j'eus la bonne fortune d'entendre le chef de l'opposition prononcer cette fameuse harangue qui retentit encore à mes oreilles et qui fut le coup de grâce porté au projet de loi réparatrice relatif aux écoles du Manitoba dont la Chambre avait été saisie par le gouvernement tory du jour.

Bien que le chef de l'opposition compte vingt années de plus aujourd'hui, je reconnais avec plaisir qu'hier il a prononcé un discours qui ne le cède en rien pour l'éloquence à celui qu'il prononçait ici il y a vingt ans passés. De ses partisans de la province de Québec il a reçu le même accueil, les mêmes acclamations, le même appui qu'à cette époque. Mais en me reportant par la pensée à la scène qui se déroula ici en 1896, et tout en faisant le rapprochement avec la grande comédie dont on nous donne en ce moment le spectacle, je songeais involontairement que son éloquence, à cette époque, servit à donner le coup de grâce à une mesure législative de nature pratique et constitutionnelle qui aurait redressé les griefs et rétabli les droits de ses compatriotes du Manitoba, alors qu'aujourd'hui ce même déploiement d'éloquence ne saurait aboutir qu'à fomenter des querelles politiques au sein du pays. Mais demain, sans doute, il se verra acclamé comme un héros par ces mêmes journaux qui, depuis quelques années, le condamnent et le vouent aux gémonies, cependant que moi et mes collègues qui, de concert avec moi, refusent de se prêter à cette tricherie politique, on nous stigmatisera comme traître à notre race, à notre culte, à notre religion et peut-être à nos propres enfants. Mais l'histoire, qui est juge en dernier ressort, et le chef de l'opposition ne saurait se dérober à son jugement, dira qu'il y a vingt ans, quand il aurait pu prêter main-forte à ses compatriotes, il a refusé de le faire. Et aujourd'hui il ne prend pas l'attitude voulue pour venir en aide à la minorité de l'Ontario.

[M. L'Espérance.]

Je n'en dirai pas davantage. Je refuse de prêter mon appui à la motion à l'étude, non pas que je ne partage point les sentiments qu'elle exprime. Je regrette que mes compatriotes d'Ontario aient un sérieux grief et je nourris l'espoir et la confiance que la grande province de l'Ontario fera l'impossible pour redresser ce grief. Je voterai le rejet de cette motion, parce qu'elle est inconstitutionnelle et qu'on l'a présentée de telle manière et dans des circonstances telles que la cause, loin d'en bénéficier, pourrait en éprouver un tort incalculable.

M. R. B. BENNETT (Calgary): En prêtant l'oreille aux observations de l'honorable député qui m'a précédé, je me demandais ce que l'historien futur penserait et dirait de ce Parlement, siègeant ici à deux heures du matin, étudiant une résolution au sujet de laquelle il ne saurait prendre d'initiative quelconque et se prononçant sur une résolution vaine et frivole, au moment même où des milliers de nos concitoyens font le sacrifice de leur vie, sur les plaines de France et des Flandres, pour la défense de ce libre Parlement. Je me demande si ceux qui portent la responsabilité de la présentation de cette résolution comprennent que l'existence même de nos institutions est en jeu, et que la question pour laquelle nos concitoyens canadiens meurent aujourd'hui est de savoir si le Canada demeurera pays britannique, ou, comme l'a dit l'honorable député de Shefford (M. Boivin), s'il deviendra colonie allemande. Voilà la question qui s'impose à nos réflexions, et, à mon avis, l'histoire pèsera fort soigneusement dans sa balance et déterminera avec grande précision l'attitude de ceux qui ont assumé la responsabilité de saisir en ce moment le Parlement d'une question qui met les races en antagonisme, fomente les dissensions, au lieu d'aspirer à la concorde et finirait par détruire l'œuvre même des fondateurs de la Confédération, au lieu de lui imprimer une plus vive impulsion. Après tout, il s'agit d'une question d'ordre constitutionnel. Quand je songe aux travaux des auteurs de la Constitution qui ont rendu possible l'union des anciennes provinces et la création de cette Confédération, je le comprends, ce fut l'œuvre de compromis et de transactions, chacun faisant le sacrifice de quelque droit, au bénéfice de l'union fédérative. Les droits des minorités et les privilèges des majorités ont été déterminés par un statut dit loi de l'Amérique septentrionale britannique, qui est la Cons-

titution du pays, et cette constitution attribua aux diverses provinces et au gouvernement fédéral les pouvoirs qu'ils posséderaient et la juridiction législative qu'ils exerceraient. Il fut décidé, et à bon droit à mon sens, que la juridiction en matière d'instruction publique serait exercée par les provinces, subordonnément à l'exercice par le Parlement de la juridiction voulue et nécessaire dans le but de rendre une loi réparatrice au bénéfice des minorités, soit protestantes, soit catholiques, qui pourraient se trouver lésées.

Les observations de l'honorable député de Montmagny (M. L'Espérance) nous rappellent qu'un jour on empêcha le Parlement d'adopter la seule initiative législative qu'un des articles de la Constitution l'autorisait à prendre, afin de remédier aux torts causés aux minorités en matière d'éducation. Les hommes qui, il y a vingt ans, empêchèrent le redressement de ces griefs et qui s'écrièrent: "Ne touchez pas au Manitoba!" ce sont les mêmes qui aujourd'hui clament à nos populations canadiennes, à l'est, à l'ouest, au nord et au sud: "Violentez l'Ontario!" S'il était juste, il y a vingt ans, de permettre à la province du Manitoba de remplir sa propre destinée et de légiférer elle-même en matière d'instruction publique, combien est-il encore plus juste aujourd'hui, à la lumière des enseignements de vingt années de permettre à chaque province de régler son propre statut relativement à l'éducation de ses enfants dans son propre territoire.

Mon honorable ami a cité un précédent, qui semblerait indiquer que, par le passé, ce Parlement aurait gêné le libre exercice de ce pouvoir par les provinces. J'ai été étonné, frappé de la plus vive stupéfaction, quand l'honorable député de Lambton (M. Pardee) a osé se permettre une observation d'une pareille inexactitude au sujet des événements de 1872. S'il n'était pas, à titre de membre du barreau, en mesure de comprendre parfaitement le sens du texte qu'il a cité, j'aurais pu m'épargner la peine de lui dire que, s'il eût simplement tourné le feuillet qu'il a lu, il aurait constaté que chacune de ses observations à cet égard était propre à induire en erreur.

Je désirerais lui faire comprendre que, lorsqu'un député cite ici un précédent remontant à 1872, indiquant l'attitude prise par le Parlement en pareille matière, il devrait pour le moins citer tout le texte et ne pas le mutiler. Il est inexcusable de la part d'un membre du barreau et d'un vieux parlementaire de ne pas avoir averti la Chambre que la motion dont le Parlement fut saisi à cette époque avait été proposée par M. Costigan afin de faire déclarer inconstitutionnelle la loi des écoles du Nouveau-Brunswick. Telle était la question qu'on demandait alors au Parlement d'étudier. S'il eût tourné la page, l'honorable député aurait lu, page 134 des Journaux de la Chambre de 1872, que M. Costigan, le 20 mai, proposa, appuyé par M. Renaud, une motion appelant l'attention de Son Excellence le Gouverneur général sur certaines allégations relatives à la loi des écoles du Nouveau-Brunswick et lui demandait de refuser, à aussi bref délai que possible, d'approuver ou de confirmer ladite loi des écoles du Nouveau-Brunswick.

Ce sujet se trouvait du ressort du Parlement. Tout député avait de par la Constitution le droit de saisir la Chambre de la question et de faire une motion pour faire annuler la loi. Le débat battait son plein lorsque M. Graham, appuyé par M. Bolton, proposa un amendement à la Constitution elle-même (Journal de la Chambre, 1872, page 155).

Plus tard, on présenta un autre amendement et finalement (Journaux, 1872, page 177) on proposa l'amendement auquel mon honorable ami de Lambton a fait allusion; ce n'était pas une motion principale, demandant à la Chambre d'intervenir directement, mais un amendement à la proposition d'annuler la loi, un expédient pour sortir d'embarras, après que la Chambre eut été régulièrement saisie de la question.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de lire l'amendement qui fut voté?

M. BENNETT (Calgary): Il ne fut pas adopté avant d'être modifié avec l'appui de M. Bolton:

La Chambre regrette que la loi scolaire rendue récemment au Nouveau-Brunswick répugne à une partie des habitants de cette province et elle exprime l'espoir que l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick à sa prochaine session modifiera cette loi de manière à apaiser le mécontentement qui existe.

L'hon. M. PUGSLEY: Cet amendement fut-il adopté?

M. BENNETT (Calgary): Il fut adopté, après modification, et la proposition d'annulation, qui était en discussion devant la Chambre, fut rejetée, parce que, même à cette époque, la Chambre des communes était d'avis qu'il ne fallait pas contraindre le Nouveau-Brunswick. La motion qui fut votée posait le principe de la non-intervention, et cependant les honorables députés de

la gauche, ce soir, cherchent à étouffer l'Ontario.

L'hon. M. PUGSLEY: Cette motion allait plus loin que celle-ci.

M. BENNETT (Calgary): Non seulement elle n'allait pas aussi loin, mais elle était rédigée différemment; la motion principale demandait d'intervenir au Nouveau-Brunswick et de supplanter la législature dans l'exercice de ses pouvoirs, mais le Parlement guidé par le génie de Cartier et de Macdonald, et de l'esprit logique de Dorion et de ses adhérents, et des grands politiques tels que Blake, Tilley et Tupper, déclara: "Ne touchez pas au Nouveau-Brunswick ; que le Nouveau-Brunswick conduise ses propres destinées avec prudence et sagesse le mieux qu'il peut, tenant compte également et des droits des minorités et des privilèges des majorités."

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami va-t-il jusqu'à affirmer que le Parlement n'aurait pu rejeter la proposition de l'annulation sans adopter un amendement à l'effet d'adresser au gouvernement et à l'assemblée du Nouveau-Brunswick une requête de remédier aux griefs?

M. BENNETT (Calgary): Je n'affirme rien. Si mon honorable ami essaye de déterrer des faux-fuyants, il en trouvera chez ceux qui ont présenté cette motion. Il en trouvera sans regarder bien loin autour de lui.

Etant donnés les amendements soumis alors, il n'était pas opportun de voter sur cette motion. Sir John Abbott, M. Abbott dans le temps, comprit que les amendements comportaient une modification de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, laquelle, comme on l'a fait alors remarquer, parce qu'elle comportait un amendement à la Constitution, n'était pas de la juridiction du Parlement. M. Colby proposa donc, non pas un amendement à la motion principale, mais un sous-amendement ainsi conçu:

Que la question soit renvoyée au département de la justice en Angleterre pour être soumise au comité judiciaire du Conseil privé afin que ce dernier détermine les droits et les pouvoirs et du Parlement du Canada et de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick.

On avait soulevé une question toute nouvelle. Pour ceux qui peuvent en douter, je citerai les paroles de ce grand politique, l'honorable Edward Blake. A la page 904 des débats de 1872, on lit:

M. Blake depuis le commencement du débat avait étudié l'interprétation à donner à la Constitution en regard de la loi telle qu'elle existait au Nouveau-Brunswick, et il ne craignait pas de déclarer qu'il avait longtemps hésité à se prononcer, et qu'il exprimerait son opinion avec beaucoup de circonspection et de réserve. Le raisonnement du ministre de la justice, dans sa recommandation au conseil, avait beaucoup de logique. L'honorable ministre avait de bonnes raisons pour en venir à sa conclusion, qui pourrait bien, après tout, être la bonne; mais lui, M. Blake, faisait remarquer certains points dans la Constitution qui le poussaient à une conclusion différente.

Il cita des extraits de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et des lois scolaires du Nouveau-Brunswick et chercha à démontrer que si, d'un côté, le système d'écoles confessionnelles était aujourd'hui établi en vertu de la loi, toutefois en pratique l'enseignement religieux se donnait dans les écoles publiques; il exprima son profond regret de ce que l'assemblée du Nouveau-Brunswick eût inséré dans la nouvelle loi des écoles une clause statuant que toutes les écoles visées par la loi resteront neutres.

Il fit ensuite remarquer qu'il relevait du Parlement canadien de déterminer sa propre juridiction en matière de législation réparatrice, question qui diffère tout à fait de la motion présentée aujourd'hui à la Chambre ainsi que de la question de compétence de la province du Nouveau-Brunswick à modifier ses propres lois.

On rapporte plus loin:

A son avis, c'est à ce seul point de vue que pour réussir il faut envisager la question; mais on leur demandait d'aller beaucoup plus loin et il se voyait obligé de discuter la question, attendu qu'en des occasions antérieures il avait fait d'humbles efforts pour maintenir l'intégrité de la Constitution. Autre chose pour une législature provinciale ou le Parlement fédéral de légiférer en dehors de son domaine constitutionnel, ce qui méritait la plus sévère réprobation, et autre chose pour un parlement local ou central de chercher à modifier la constitution.

Et encore:

Mais les droits et les intérêts des provinces n'auraient pas la valeur du papier sur lequel est imprimé la Constitution, si on établissait le principe qu'on n'aurait qu'à pétitionner pour faire changer ou modifier ces droits. Le gouvernement impérial n'enlèvera jamais aux provinces leurs droits à la demande du seul Parlement fédéral; on ne peut soulever une doctrine plus dangereuse et plus erronée. La seule procédure à suivre serait non pas de pétitionner le gouvernement de Sa Majesté d'intervenir, mais de demander aux gouvernements locaux de prendre une décision.

Quelques DEPUTES: Très bien.

M. BENNETT (Calgary): Pourquoi s'écrier "très bien", quand la motion devant la Chambre enfreint tous les principes de la loi constitutionnelle? La seule méthode à suivre pour modifier les droits que la Constitution confère aux provinces serait de convoquer en congrès toutes les provinces, lesquelles s'entendraient à demander une extension ou une restriction de leurs pouvoirs. Une requête conjointe de la part des Chambres,

qui ne s'inspireraient pas des décisions d'un congrès de ce genre, comme l'a fait observer M. Blake, n'obtiendrait ni la considération ni l'assentiment du parlement impérial, parce qu'il ne suffit pas que le Parlement canadien le demande pour qu'on ose retrancher les droits que la Constitution accorde, les privilèges qu'elle sanctionne et les coutumes qu'elle protège.

Seule une assemblée constitutionnelle dûment convoquée dans le but d'étudier les modifications à la Constitution pourrait se faire écouter, pourvu qu'elle représente la commune décision des représentants de toutes les provinces. Et mes collègues ne peuvent pas le nier. M. Blake ajoute:

Si on a enfreint aucun des droits qu'accorde la Constitution, le Parlement a le pouvoir, en vertu de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, d'intervenir, et il a cité la clause qui confère au Parlement le droit d'adopter au besoin une loi réparatrice.

La question était du ressort du Parlement. Il s'agissait de déterminer si le Parlement devait exercer sa prérogative et adopter la loi réparatrice prévue par la Constitution; s'il devait mettre en œuvre les pouvoirs dont se prévalait en 1890 la loi des écoles du Manitoba; les pouvoirs que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord donne à ce Parlement—lequel ne peut prendre l'initiative d'aucune législation en matière d'enseignement—de remédier aux griefs des minorités, protestante ou catholique; et c'est cette disposition de la Constitution qui fit démontrer à M. Blake la nécessité non pas d'annuler la loi injuste. "Non", dit-il, "pas de veto; ne renvoyez pas la question aux seules Assemblées législatives, mais référez-la au département de la justice en Angleterre, consultez le comité judiciaire du Conseil privé pour qu'il détermine s'il s'est commis une injustice à laquelle la Constitution permet de remédier". Voilà ce qu'il voulait.

Je n'ennuierai pas la Chambre plus longtemps à citer l'attitude que prirent sur cette question M. Dorion, M. Albert Smith, plus tard sir Albert Smith, un très éminent avocat du Nouveau-Brunswick, qui dit en cette occasion: "Le cri doit se faire entendre: "Ne touchez pas au Nouveau-Brunswick". Voici ce que disait M. Smith:

Peut-être ce Parlement a-t-il le pouvoir de forcer le Nouveau-Brunswick à capituler, mais alors le Nouveau-Brunswick n'attendra qu'une occasion pour se venger de cette injustice.

Ces paroles sont d'un politique libéral éminent.

Lisez les paroles du colonel Gray, devenu l'un des juges de la cour suprême de la Colombie-Anglaise; il avertit le Parlement du résultat définitif de l'intervention. Lisez les paroles de M. Dorion, qui signale justement les difficultés à prévoir et les mesures à prendre. J'ai cité les paroles de sir John Macdonald à cet effet. Le temps ne me permet pas de tout lire.

Tel était l'état de l'opinion, cependant, que le Parlement refusa d'annuler la loi ou d'intervenir; on se contenta de renvoyer le bill, qui était censé avoir lésé les droits des catholiques devant la législature, lui laissant la faculté de régler la question, tout en suggérant que l'on fît d'abord déterminer par les tribunaux quels étaient les pouvoirs et les droits respectifs des parties en cause, les pouvoirs relatifs que possédaient le Parlement du Canada et la législature du Nouveau-Brunswick.

Maintenant, si la Chambre veut bien me le permettre, nous examinerons brièvement ce qui s'est passé dans la province d'Ontario. Il ne m'appartient pas de démontrer la justice ou l'injustice d'un règlement concernant l'éducation qui a été adopté par la législature d'Ontario. Le conseil privé a décidé que la législature de l'Ontario, en légiférant sur un sujet qui est de sa compétence, possède les mêmes pouvoirs absolus que le parlement impérial lui-même en ces matières. Or, cette législature ayant exercé ces pouvoirs sous forme d'une loi définissant les conditions dans lesquelles l'anglais et le français devront être enseignés dans les écoles, notre Parlement n'a pas plus le pouvoir de diminuer ou d'augmenter ces droits qu'il n'en a de décider s'il doit y avoir trois ou quatre minarets sur une mosquée de Constantinople. Que mon honorable ami de Shefford (M. Boivin), que mon honorable ami de Nicolet (M. Lamarche), ainsi que les autres députés qui ont pris la parole au cours de ce débat, ne l'oublient pas, ce règlement lui-même comme les attributions en vertu desquelles il a été passé vont être incessamment soumis au conseil privé qui se prononcera sur leur validité. La question est donc soumise aux tribunaux. Les amis de la cause française, à l'heure actuelle, cherchent à faire appliquer le remède même qu'a suggéré M. Blake et qu'adopta le gouvernement de sir John A. Macdonald, à savoir que toute la question soit soumise aux tribunaux. S'il en est ainsi, pourquoi a-t-on soulevé la question devant le Parlement? Est-ce qu'il nous appartient de reviser les jugements que le conseil privé n'a pas encore prononcés? Sommes-nous ici pour dicter au conseil privé les jugements qui doit rendre? Si nous avons recours à la loi afin d'appli-

quer le remède dans le cas actuel, pourquoi ne nous en rapportons-nous pas à la décision des tribunaux? Pour quelle raison irions-nous adopter des résolutions de regret, si l'on est en voie de porter toute l'affaire jusqu'au pied du trône? Depuis quand, est-ce la politique établie du Parlement d'intervenir dans les procès qui sont pendants devant les cours de justice?

L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) a posé la question: Qui fait de cas des décisions des tribunaux? Il affirme en termes non équivoques que les jugements des tribunaux peuvent être modifiés par la majorité ou la minorité. Nous ne devons pas nous occuper de ces cours de justice que l'on nous a enseigné à respecter et à honorer depuis notre plus tendre enfance, comme l'a fait observer le ministre du Commerce et de l'Industrie, du moment qu'il nous sera possible de déposer une résolution devant le Parlement et d'y soulever n'importe quelle question soumise aux tribunaux. Depuis quand est-ce là la doctrine du parti libéral? Depuis quand le pouvoir législatif s'affirme-t-il sur le mépris de l'autorité constituée? Pour moi, c'est une doctrine entièrement nouvelle qu'en ce vingtième siècle et dans un pays britannique le mépris de l'autorité constituée, les processions à travers les rues, le déploiement de bannières et la résistance à la loi fournissent des motifs d'intervention au Parlement fédéral. Jugez de ma consternation lorsque j'ai entendu énoncer cette doctrine en cette enceinte. Pour ma part, et je suis quelque peu versé dans l'étude des lois, je ne puis trouver qu'une réponse à cette assertion, et c'est celle-ci: si cette doctrine doit prévaloir, alors c'est le naufrage de toutes les opinions que j'ai professées jusqu'à ce jour en ce qui regarde la sécurité de la propriété et la garantie des droits individuels en ce pays.

Si, dès avant la décision de la cause par les tribunaux, vous avez le droit de recourir au Parlement et de le faire se prononcer sur la validité d'un loi, si vous avez le droit d'adopter une résolution pour décider si une loi est inconstitutionnelle; si vous avez le droit d'aller devant le conseil privé armés d'une résolution du Parlement afin d'influencer le jugement de ce haut tribunal, si c'est là, dis-je, l'opinion de quelques collègues de gauche, j'affirme que plus tôt on s'en débarrassera mieux ce sera.

Je le demande à l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), qui est occupé en ce moment à prendre de copieuses notes, aurait-il trouvé juste, qu'au moment où il dirigeait la cause du Steel, ou celle de la Dominion Coal and Iron, la législature de la Nouvelle-Ecosse se fût réunie en session solennelle pour se prononcer en la matière? Mais au moins, la législature de la Nouvelle-Ecosse ne serait pas sortie de ses attributions en agissant ainsi; c'est là la différence entre les deux cas. Les droits civils et de propriété sont du ressort de la législature de la Nouvelle-Ecosse, mais ils ne sont pas du ressort du Parlement fédéral, pas plus que l'enseignement, du reste. Pourtant, au moment où le pays est engagé dans une guerre terrible, on essaie d'arracher au Parlement une résolution ayant trait à une affaire qui n'est pas encore jugée on tente de faire décider d'avance par le Parlement une cause qui est soumise à la décision des cours de justice.

Depuis quand les membres du Parlement sont-ils devenus des jurisconsultes consommés? Depuis quand sont-ils en état de peser équitablement la question de droit constitutionnel? L'honorable député de Shefford (M. Boivin) émet la magnifique doctrine que le Parlement peut intervenir du moment que deux avocats de la province de Québec diffèrent d'opinion relativement à la façon d'interpréter une loi d'Ontario. Un autre député émet une autre doctrine, et ainsi de suite. Pourtant, l'autorité constituée, les cours de justice du pays, sont les tribunaux auxquels nous devons tous en appeler, qu'il s'agisse de la préservation de nos droits ou des limites qui leur sont assignées.

On ne saurait énoncer une doctrine plus dangereuse que celle-ci, à savoir que dans une démocratie comme le Canada, on peut toujours en appeler au Parlement pour contrecarrer les décisions judiciaires, tout particulièrement lorsqu'on est en train d'en appeler au plus haut tribunal de l'empire. Je ne puis m'empêcher de témoigner l'indignation que j'en éprouve, et la population du pays partagera certainement mon sentiment. Un grand nombre de citoyens ne s'occupent guère des questions qui sont en litige; mais il n'en sera plus de même si l'on demande au Parlement de se prononcer en faveur d'un principe qui tendrait à détruire la sécurité du droit de propriété et des droits individuels, principe dont l'existence ne saurait être tolérée un seul instant par le Parlement.

Un honorable député a affirmé que la loi scolaire d'Ontario contrevient au droit qu'ont les Canadiens français de cette province de faire instruire leurs enfants dans leur langue maternelle. Mais voyons donc

un peu la contradiction qui existe dans les termes mêmes de la résolution:

La Chambre, surtout à cette époque de sacrifices et d'anxiété universelle, alors que toutes les énergies devraient concourir au succès de nos armes, et tout en reconnaissant pleinement le principe de l'autonomie provinciale, et la nécessité...

Prenez note du mot.

...que chaque enfant reçoive une instruction anglaise complète...

"Chaque enfant". Cela comprend la population française d'Ontario. Et encore "une éducation complète". Comment un enfant pourrait-il recevoir une éducation anglaise si on ne lui enseigne pas cette langue? Et si toute la question se résume à cela, voyez ce que l'on dit dans le reste de la résolution:

....invite respectueusement l'assemblée législative à faire en sorte qu'il ne soit pas porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française possède de recevoir leur éducation dans leur langue maternelle.

S'il ne doit pas être porté atteinte au privilège que les enfants d'origine française ont de recevoir leur instruction en français, comment pourront-ils acquérir une connaissance complète de l'anglais?

L'hon. M. MARCIL: Les exemples ne manquent pas au Parlement même.

M. BENNETT (Calgary): Je suis étonné que l'auteur de la résolution ait parlé en anglais; c'est donc la langue des communications et de l'instruction.

L'hon. M. MARCIL: Et j'espère qu'un jour l'honorable député sera en mesure de prendre la parole en français.

M. BENNETT (Calgary): Je désirerais fort d'être en état un jour de parler le français d'une façon aussi éloquente que l'honorable député. Je regarderais réellement la chose comme une distinction. Mais là n'est pas la question. Je le demande à cette Chambre, comment un enfant pourrait-il acquérir une connaissance parfaite de l'anglais s'il ne doit pas être porté atteinte à son privilège de recevoir son instruction dans sa langue maternelle? Il lui faut renoncer à consacrer tout son temps à l'étude du français, s'il veut apprendre l'anglais. Et alors, la question se résume à ceci: quelle serait la juste répartition du temps que l'élève doit consacrer à l'étude du français et de l'anglais? Voilà toute la question.

Or, depuis quand le Parlement a-t-il entrepris de décider quel temps il faut consacrer à l'étude de l'anglais et du français dans les écoles. Je défie n'importe quel avocat de la gauche, qui connaît le droit constitutionnel, de venir affirmer que le Parlement a la faculté de prescrire qu'il faut consacrer trois heures à l'étude du français dans Ontario et seulement deux heures dans l'Alberta, ou encore qu'il ait le droit de fixer le temps qu'il faut consacrer à l'étude de l'anglais dans l'Alberta, la Saskatchewan, la Colombie-Anglaise ou l'Ontario. Il faut donc en venir à la conclusion que la législature de la province d'Ontario, et cette législature seule, a le droit de décider et de fixer le temps qui sera consacré à l'enseignement du français et de l'anglais respectivement. Or, s'il en est ainsi, de quel droit, aux termes de la résolution elle-même, telle que l'a expliquée l'honorable député de Bonaventure (M. Marcil) aux applaudissements du très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) l'a-t-on déposée devant le Parlement? De quel droit sommes-nous appelés à nous prononcer sur cette résolution, je vous le demande? Mais si vous prétendez qu'il faille laisser à la province d'Ontario le soin de fixer le nombre d'heures qu'il faudra consacrer à l'étude du français et de l'anglais respectivement, afin que l'enfant puisse acquérir une instruction anglaise complète et en même temps, que l'on ne porte pas atteinte à son privilège de recevoir son instruction en français, je pose carrément la question: pourquoi cette résolution nous a-t-elle été soumise dans les circonstances? Il ne peut y avoir qu'une raison; mais en pleine guerre, nous hésitons et nous préférons ne pas la mentionner.

Je n'ai donc pas à m'occuper, monsieur l'Orateur, de quelle façon Ontario exerce ses pouvoirs législatifs. Je n'ai pas à voir, sous le régime de la Constitution, de quelle manière le Nouveau-Brunswick exerce ces mêmes pouvoirs. Je viens de l'Ouest, et à l'exemple de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), je m'intéresse grandement à cette question vitale, qui, bien qu'elle puisse influer sur la prospérité de l'est du Canada, est de nature à exercer une influence prépondérante sur le bonheur futur et la grandeur d'une nation qui n'est pas encore née; car entre les Grands lacs et les montagnes Rocheuses, il se formera un groupement fractionné en diverses nationalités suivant le pays d'origine ou, habitué à considérer l'anglais comme la langue des relations et du commerce.

Pour me servir de l'expression d'un de mes amis, membre de la gauche, il faut leur enseigner ce qui leur est nécessaire pour être de quelque valeur au point de vue na-

tional, ce qui veut dire qu'il faut leur enseigner l'anglais comme langue servant aux relations ordinaires et à l'instruction dans cette grande région non encore développée qui s'étend depuis les Grands lacs jusqu'aux montagnes Rocheuses. C'est là tout ce que nous voulons. La population de langue française dans la Saskatchewan n'est pas encore nombreuse, mais il y a là 100,000 Autrichiens et Allemands qui ne cessent de demander que l'instruction soit donnée en allemand dans leurs écoles. Pourquoi? A cause de l'agitation qui se fait ici au sujet du bilinguisme. Etant allé à Regina, l'année dernière, pour y plaider une cause, j'ai lu dans un journal une lettre écrite par les syndics catholiques d'un arrondissement d'écoles séparées. Ces syndics étaient deux catholiques romains de langue anglaise, qui déclaraient résigner leur charge sous prétexte qu'ils ne pouvaient plus faire partie d'un conseil dominé par les Allemands de cette localité où l'on cherchait à imposer l'allemand comme langue parlée et enseignée dans les écoles. Encore un autre effet de cette agitation; laissons-en la responsabilité à qui de droit, c'est-à-dire à ceux qui cherchent à entraver, dans le Parlement, l'exercice des pouvoirs de la province d'Ontario concernant l'instruction publique. S'il faut que les nouveaux colons arrivant d'Autriche, d'Allemagne, de Russie, de Suède, de Norvège, ou de tout autre pays du monde, forment des groupes isolés les uns des autres, avec leurs écoles, leur langue et leurs coutumes, que va-t-il advenir du Canada? Ce pays va ressembler aux Etats balkaniques; allons-nous consentir à ce qu'il se compose de petites nationalités, ou exiger qu'il soit un grand pays unilingue pour les relations journalières et l'enseignement sous réserve des droits garantis, par la Constitution, à la province de Québec? Sera-t-il dit que le Canada va plutôt se composer de groupes épars d'Allemands, d'Autrichiens, de Slaves, de Suédois et de Norvégiens?

Voilà le problème qui s'impose à notre considération. Tout député de l'ouest du Canada sait que la question la plus importante que nous ayons à résoudre dans le moment est celle de l'assimilation des races et du développement de leur valeur au point de vue national. J'en appelle au bon sens de la Chambre, j'en appelle à son patriotisme dans ce moment critique, et je lui demande de ne pas laisser espérer aux colons qui viennent s'établir dans nos plaines que le Parlement fédéral va chercher à favoriser le développement de petites nationalités au sein de cette grande Confédération.

[M. R. B. Bennett.]

Je voudrais vous indiquer certains dangers auxquels la Saskatchewan est maintenant exposée pour cette raison même, et les louables efforts que l'on tente pour y obvier. Il y a là des hommes énergiques qui travaillent à conjurer ces dangers en entreprenant la tâche héroïque d'assimiler cette vaste population cosmopolite. Mais ils auront travaillé en vain si le Parlement, ignorant la mesure de ses responsabilités, signifie à ces nouveaux citoyens, au nom du peuple canadien, qu'il aura entravé l'action de la législature provinciale de façon à leur garantir leur existence nationale.

Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée de la nuit, je n'ai pas le droit de retenir bien longtemps l'attention de la Chambre, mais parlant, comme mon honorable ami d'Edmonton, à titre de représentant de l'Ouest, je voudrais résumer en ces quelques mots l'exposé de la situation.

Je crois au maintien de notre Constitution; je crois que la série de compromis auxquels les pères de la Confédération ont eu recours à si bon droit pour assurer l'adoption de l'acte de l'Amérique britannique du Nord qui comporte la protection des droits et privilèges des minorités constituait le vrai moyen qu'il convenait de prendre à cette fin; je crois que la Constitution qui a accordé aux législatures plein pouvoir de faire des lois par rapport à l'instruction publique sans l'intervention du Parlement nous a procuré par le fait même le remède le plus efficace et le plus sûr contre les différends et les difficultés surgissant du développement du sentiment national au sein de ce grand pays démocratique. Je vais plus loin: je crois qu'il est tout à fait inconstitutionnel et hors de propos que le Parlement cherche à intervenir à ce sujet, à l'heure actuelle. Peu m'importe ce que ces provinces croiront devoir faire, je ne voudrais intervenir que pour les empêcher d'excéder les pouvoirs que la Constitution leur reconnaît, et s'il m'est permis de m'adresser au bon sens, au patriotisme, à la raison de cette députation, aux représentants de l'Est, et spécialement à ceux de la province de Québec, je dirai, en me servant du langage de l'honorable député qui vient d'adresser la parole, que rien ne saurait être plus dangereux pour la province de Québec que d'imposer à cette Chambre la tâche d'adopter une mesure comportant contrainte à l'égard d'une autre province dans l'intérêt d'une minorité originaire de la province de Québec. Dans ma province, où 30,000 hommes se sont rangés sous les drapeaux, cette législation a provo-

oué des remarques dont il est bon de tenir compte; elle est de nature à engendrer de mauvais sentiments, du mécontentement, de la discorde, et à produire enfin, au sein de l'Etat, des troubles et des éléments de ruine.

Je rappellerai aux membres de cette Chambre et surtout à mes amis de la province de Québec qui ont parlé des lois de naturalisation, que s'ils vivaient aux Etats-Unis, leur influence serait limitée aux états de la Nouvelle-Angleterre au lieu d'être favorisés comme ici par la magnifique Constitution qui leur garantit un nombre fixe de représentants au Parlement, ainsi que la conservation de leurs droits, privilèges et libertés. Le compte rendu des débats que je tiens à la main contient une déclaration de sir Georges Cartier comportant que si jamais le Parlement violentait les droits des provinces au point de légiférer en matière d'instruction publique, "les droits de mes compatriotes de la province de Québec", comme il le dit, "pourraient un jour être mis en péril par un Parlement composé de protestants".

Je les prie donc encore une fois de réfléchir avant de se montrer opposés à la doctrine que leurs ancêtres qui ont jeté les bases de cette Confédération ont trouvée convenable, équitable et juste. Comme me l'a fait remarquer ce soir un de mes amis, si ce sujet avait dû être débattu seulement entre quelques députés de la province de Québec et des autres provinces, le travail ainsi fait en vue de rémédier au grief, si grief il y a, aurait pu être assez efficace; mais quand une province cherche à intervenir comme province, quand la masse de sa population parle par la bouche d'un homme qui la guide et la dirige et qui siège ici depuis quarante ans, alors je dis qu'il se prépare pour nous un danger et non pas un avantage.

L'effort collectif de la grande masse de la population d'une province, dans un but hostile aux droits d'une autre province, ne peut produire que du mal. Nous avons appris à estimer, à aimer et à admirer nos concitoyens de la province de Québec; nos rapports avec eux ont toujours été et seront toujours ceux de l'amitié; mais les relations ordinaires de la vie entre particuliers sont bien différentes de celles auxquelles il faut s'attendre quand un groupe se forme, pour exercer une pression comme celle que j'ai mentionnée, sous la direction d'un député qui siège ici depuis quarante ans, comme il l'a dit, et qui n'a cessé d'être le chef du parti libéral dans la bonne comme dans la mauvaise fortune depuis vingt-huit ans. Oui, il en devient tout autrement quand le chef d'un grand parti entreprend de demander que l'on ignore les droits qui furent accordés à une province par les pères de la Confédération. Au nom de l'unité d'intention, au nom de la concorde, au nom de la grandeur future du Canada, que l'on songe à ces immenses plaines destinées à être peuplées de millions d'habitants qui se rappelleront peut-être un jour les efforts tentés aujourd'hui par mes amis de la province de Québec.

Je regretterais qu'il en fût ainsi, et d'autres le regretteraient comme moi, mais comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton, ce pays ne doit pas oublier que le déplacement de la population s'accentue déjà. Je ne verrai probablement pas cela, il est probable qu'aucun des membres actuels de cette Chambre ne le verra; mais les immenses régions qui s'étendent depuis les Grands lacs jusqu'aux montagnes Rocheuses comprendront un jour une population aussi nombreuse que celle qui habite l'Ouest central américain c'est aussi certain que la lumière du jour. Cette population aura atteint avant longtemps, le chiffre de 50,000,000, et je suis parfaitement convaincu que ces 50,000,000 de citoyens vivant comme sujets britanniques sous l'égide de l'Union Jack qui leur garantira justice et liberté, à la suite de cette guerre d'où il va sortir triomphant; qui les protégera contre la tyrannie des minorités, parfois pire que celle des majorités—il ne faut pas l'oublier, car c'est un point historique—jouiront, par le fait même, des avantages que nous aurons contribué à leur assurer, nous aussi, pour peu que nous sachions remplir les devoirs qui nous incombent, dans un pays que nous leur aurons laissé et dont les institutions permettent le développement de cette unité d'intention, de cette harmonie de sentiments, de cette intelligente coordination d'efforts ayant pour effet d'augmenter la valeur de chaque citoyen pour l'avancement national, par l'emploi d'une seule langue dans les relations journalières et l'enseignement qui devra être la langue anglaise, puisque nous formons partie intégrante de l'empire britannique.

M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, je dois tout d'abord demander pardon à la Chambre d'avoir pensé à lui adresser la parole à cette heure avancée de la nuit.

Sans la harangue passionnée de l'honorable député qui vient de reprendre son siège et qui a introduit dans le débat une note peu en harmonie avec le ton digne qu'avaient su lui donner les orateurs précédents, je n'aurais pas osé abuser de la patience de la Chambre, même pour quel-

ques instants. Puisque l'honorable député de Calgary déclare sur le ton affirmatif qu'il sait prendre dans les cas les plus douteux, que l'honorable député de Lambton (M. Pardee) a induit la Chambre en erreur au sujet de ce qui s'est passé ici en 1872, je ne puis pas permettre que le débat soit clos avant d'avoir prouvé, d'une manière concluante, que c'est l'honorable député de Calgary (M. Bennett) lui-même qui a cherché à tromper la Chambre. A-t-on jamais soutenu que lorsqu'un député affirme que la Chambre a adopté une résolution ou décidé qu'une chose devra être faite, il est oiseux de s'enquérir des circonstances dans lesquelles la Chambre a été saisie de cette question. Mon honorable ami émet une étrange doctrine que personne n'a encore osé soutenir. En 1872, la Chambre fut saisie d'une question au moyen d'une résolution déposée par M. Costigan; après un exposé de faits, la Chambre décida qu'une loi votée par la législature du Nouveau-Brunswick devait être annulée, et parce que cette résolution avait été modifiée et que la décision de la Chambre fut prise à la suite d'un débat, l'honorable député de Calgary prétend que notre collègue de Lambton a induit la Chambre en erreur.

M. BENNETT (Calgary): Ce n'est pas sur cette résolution que la loi a été annulée.

M. MACDONALD: Dans l'étude superficielle qu'il a faite de cette question, mon honorable ami n'a pas lu tout ce qui s'y rapporte. Je le renvoie à la page 179 des Journaux de la Chambre de 1872, où se trouve le paragraphe suivant:

Cette Chambre regrette que la loi scolaire récemment adoptée au Nouveau-Brunswick ne donne pas satisfaction à une partie des habitants de cette province et espère qu'elle pourra être modifiée au cours de la prochaine session de la législature du Nouveau-Brunswick, de manière à faire disparaître les justes causes de mécontentement qui existent actuellement.

C'est cette résolution qu'a citée l'honorable député de Lambton.

M. BENNETT (Calgary): Mon honorable ami m'excusera de le reprendre. La résolution citée par l'honorable député de Lambton est à la page 177, et c'est celle qui a été déposée par M. Colby. La résolution qui se trouve à la page 179, et qui a été adoptée n'a pas été proposée par M Colby, vu qu'elle comprend deux amendements.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a une étrange manière de raisonner. Je vois à la page 177 que M. Colby a proposé une résolution identique à celle dont l'honorable député de Lambton a donné lecture et que je viens moi-même de citer; elle faisait partie de la résolution principale. L'honorable député de Calgary veut-il faire croire que la Chambre a été induite en erreur, quand les lignes que j'ai citées sont identiques, mot pour mot, à la résolution de M. Colby, après les mots "la question principale est mise aux voix". Après les mots que j'ai cités, il y a "La question a été décidé affirmativement".

En 1872, ainsi que nous en avons la preuve à la page 179 des Journaux de la Chambre de cette année, la Chambre des communes a adopté une résolution qui contenait exactement les mots cités par l'honorable député de Lambton. En 1875, le Parlement fut de nouveau saisi de cette question. Mon honorable ami a rapporté les paroles prononcées par l'honorable Edward Blake en cette circonstance. Je lui dirai qu'en 1875 l'honorable Edward Blake a appuyé une résolution, proposée par M. Cauchon, concernant cette même question des écoles du Nouveau-Brunswick. Elle n'a aucun rapport avec la loi dont a parlé l'honorable député de Calgary. Mais elle était une conséquence légitime et naturelle de la résolution proposée en 1872. Pour l'information de la Chambre et vu les déclarations faites par l'honorable député de Calgary, je tiens à citer le texte de cette résolution et je demanderai à la Chambre qui avait raison, de l'honorable député de Calgary ou de l'honorable député de Lambton, au sujet de la résolution de 1872. Voici le texte de la résolution de 1875:

M. Cauchon propose, par voie de sous-amendement, appuyée par M. Blake:

Considérant que le 29 mai 1872 la Chambre des communes a adopté la résolution suivante:

Cette Chambre regrette que la loi scolaire récemment adoptée au Nouveau-Brunswick ne donne pas satisfaction à une partie des habitants de cette province et espère qu'elle pourra être modifiée, au cours de la prochaine session de la législature du Nouveau-Brunswick, de manière à faire disparaître les justes causes de mécontentement qui existent actuellement.

Ce sont exactement les mots cités par l'honorable député de Lambton. MM. Cauchon et Blake, en 1875, parlent de la résolution de 1872 dans les termes suivants:

La Chambre regrette que l'espoir exprimé dans ladite résolution ne se soit pas réalisé. Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Gracieuse Majesté la reine, Lui faisant part de cette résolution et La priant d'employer son influence auprès de la législature du Nouveau-Brunswick pour obtenir une modification de ladite loi, de manière à faire disparaître ces causes de mécontentement.

Nous avons, dans cette résolution de 1875, les paroles exactes qu'a rapportées ce soir l'honorable député de Lambton et quand je vois l'honorable député de Calgary, à une heure aussi avancée de la nuit, dans un débat comme celui-ci, accuser un de ses collègues d'avoir fait une fausse déclaration, je dis qu'il n'avait pas le droit d'agir ainsi ni d'intervenir dans le débat pour porter une pareille accusation.

Il nous a parlé des grandes provinces de l'Ouest avec son éloquence ordinaire, mais il sait parfaitement, comme tous les avocats de cette Chambre, que la présente résolution ne concerne en rien, ni directement, ni indirectement, l'Alberta, la Saskatchewan, la Colombie-Anglaise ou toute autre province de la Confédération, à l'exception de la province d'Ontario.

Il sait également que, par une résolution proposée par un précédent ministre des Travaux publics, l'honorable M. Monk, en 1905, on demandait à constituer dans l'Alberta et la Saskatchewan certains droits concernant l'usage de la langue française et que mon ami, l'honorable chef de l'opposition, a ouvertement et franchement demandé à tous ses partisans de rejeter cette résolution. La résolution fut rejetée et mon honorable ami ne l'ignore pas. Quand il nous entretient d'empiétement concernant l'usage de la langue anglaise dans l'Alberta et la Saskatchewan, il sait qu'il parle d'une question absolument étrangère au sujet qui nous occupe. Il n'est pas du tout question de cela dans le moment.

Je ne dirai que quelques mots de la question générale. Ceux d'entre nous qui parlent l'anglais, qui conservent jalousement les traditions de cette grande nation et chérissent la mémoire de ses exploits au cours de sa longue histoire, savent que les bases de la nation et de l'empire ont été posées par des hommes appartenant à différentes races, les Anglais, les Saxons, les Jutes et les Normands qui sont venus en Angleterre. Ces hommes parlaient des langues différentes. Au nord et en Irlande, il y avait les Celtes, tandis que le pays de Galles était habité par des hommes de la race cimbrique. Ce n'est pas par des actes d'hostilité ni par des discours comme celui qu'a prononcé ce soir l'honorable député de Calgary, mais par de mutuelles concessions, par un échange de bons procédés, que ces diverses races sont parvenues à surmonter tous les obstacles, à s'entendre sur un terrain commun et à fonder la grande nation à laquelle nous sommes tous fiers d'appartenir, qui a donné naissance à l'empire actuel et qui a fait flotter le drapeau britannique sur toutes les mers. Partout où les représentants de cette nation ont planté leur drapeau, leur premier soin a été de reconnaître aux populations placées sous leur gouvernement le droit de parler leur langue. C'est ce que nous enseigne l'histoire de tous les siècles. Qu'est-il arrivé dans l'Afrique du Sud? Après la guerre, un certain nombre de Boers ont émigré sur le territoire allemand, attirés par des promesses. Ils ont bientôt constaté la différence entre le régime anglais et le régime allemand. La politique de l'Allemagne est d'imposer sa langue et ses lois à ceux qui sont sous sa domination. Ces immigrants revinrent bientôt sr le territoire britannique, à l'ombre du drapeau qui respecte leurs droits et leur langue; et comme résultat de cette politique nous voyons aujourd'hui ces mêmes Boers assurer notre domination sur toute l'Afrique.

Nous avons ici, au Canada, des hommes comme l'honorable député de Calgary qui prétendent qu'au Canada il ne faut avoir qu'un seule langue, de l'Atlantique au Pacifique.

M. R. B. BENNETT: Je n'ai pas dit cela.

M. MACDONALD: Je ne prétends pas que c'est lui qui l'a dit, mais des hommes comme lui. Il y en a qui parlent sur ce ton et c'est une doctrine très commode à prêcher dans certains milieux. Des hommes qui appartiennent à la race dominante proclament que nous ne devons avoir qu'une seule patrie, une seule langue et un seul drapeau; ils ne veulent aucune exception à cette règle. Au Canada cela n'est pas possible, par suite de circonstances qui échappent à notre volonté.

Pourquoi? Parce que, aux termes des traités et des lois de l'empire, ceux de nos concitoyens de race française dont les ancêtres étaient ici lorsque nos aïeux y arrivèrent jouissent devant les tribunaux et dans la province de Québec, de certains droits et privilèges imprescriptibles. Un habitant d'une partie quelconque du Canada dont la langue est le français, ou parlant à titre de représentant de groupes qui parlent cette langue, peut non seulement se présenter en cette enceinte et s'y faire entendre en sa propre langue, et compter que l'occupant du fauteuil présidentiel comprendra ce qu'il lui dit dans la langue que parlent ses commettants; mais encore s'il a une affaire devant la cour Suprême, il a le droit d'exiger qu'elle soit soumise à un tribunal composé de magistrats comprenant le français. Nous avons la cour de

l'Echiquier qui se transporte de l'Atlantique au Pacifique dans la personne des juges Cassels et Audette. Quiconque a des démêlés dans notre pays est libre de retenir les services d'un avocat qui ne comprend pas un mot d'anglais, et, aux termes de la loi édictée par le parlement impérial, de soumettre sa cause.

Libre à l'honorable député de signaler les conditions existantes au pays, libre à lui de le prendre de haut avec nos concitoyens de langue française, dont les droits sont reconnus expressément dans notre Constitution, et de leur déclarer qu'au Canada il n'y a place que pour une seule race. Mais qu'il n'oublie pas que, quel que soit son désir, quelles que soient les vues particulières de celui-ci ou de celui-là, le Parlement canadien, comme le peuple canadien, a une ligne de conduite qui lui est dictée d'avance, sous l'empire des conditions imposées par le parlement impérial et par notre propre constitution politique. Dès lors, entre Canadiens quelle doit être notre attitude? Devons-nous nous faire perpétuellement la guerre? Est-ce en prêchant une telle doctrine que nous pouvons espérer réaliser cette harmonie et cette paix qui sont tellement indispensables pour le développement et la prospérité future du pays? Est-ce en prêchant la division entre les races que cette union prévaudra? Dans aucune province, sauf Québec, l'Ontario et le Manitoba, la question de la langue ne se soulève en matière scolaire. Et pourquoi se soulève-t-elle au Manitoba? Tout simplement parce que, en 1897, notre Parlement crut bon de créer certains droits dans cette province, d'où il est résulté un état de choses dont vous devez tenir compte. Dans toutes les autres provinces du Dominion, aucune restriction, aucune menace n'inquiète ceux qui ont les mêmes préoccupations. Les législatures de toutes nos provinces, sauf l'Ontario, Québec et le Manitoba, ont des attributions souveraines, suprêmes et absolues dans toute question d'instruction publique, et notre Parlement ne saurait gêner en quoi que ce soit l'exercice de ces attributions. Au reste, il n'en a aucunement la pensée.

Quelle est la situation ici? Ce projet de résolution ne constitue pas un empiétement sur l'autonomie provinciale. Notre Parlement ne se propose nullement d'empiéter sur les attributions des provinces. Au contraire, il y donne son adhésion. Tous les honorables députés préopinants, à quelque parti qu'ils appartiennent, ont reconnu qu'il se fait une agitation, qu'il existe des griefs.

D'honorables députés de la droite se sont admirablement exprimés sur cette question, entre autres l'honorable représentant de Kingston (M. Nickle) qui a traité la question de la manière la plus intéressante pour ceux d'entre nous qui, venant d'autres provinces, désiraient être mis au courant de la situation. La population de l'Ontario, nous dit-il, est désireuse d'encourager l'enseignement du français tout comme celui de l'anglais, et elle croit que l'application de ce règlement lui permettrait d'atteindre ce but.

Quelques collègues de la gauche, en des discours remarquablement clairs et libres de toute passion, de tout préjugé, ont affirmé en cette enceinte que les droits et privilèges accordés aux gens de langue française avant la Confédération, et qui depuis ont été reconnus par les lois et règlements de l'Ontario, ont depuis été battus en brèche et écourtés. Qu'allons-nous faire? Mon honorable ami déclare: Que l'affaire soit portée devant le conseil privé et fasse l'objet d'une décision de ce tribunal. N'y a-t-il pas quelque meilleur moyen d'obtenir la solution à l'amiable et satisfaisante de toute cette difficulté? Cette assemblée est en parfaite disposition: jamais depuis que je siège au Parlement je ne l'ai vue aussi maîtresse d'elle-même. La question a été exposée avec modération et bon sens de part et d'autre, et n'est-il pas raisonnable de supposer que notre Parlement oubliant tout ce qui peut le diviser, dise: Puisque ces conditions existent au Canada, chacun devrait en tenir compte, et dans la mesure ou nous le pouvons, nous devons conformer notre conduite aux indications fournies par le parlement impérial, et faire en sorte que les deux races vivent en paix et amitié sous l'égide de cette Constitution. Telle est la proposition qui est faite à cette Chambre. C'est tout ce que demandent l'auteur de la présente résolution et le très honorable leader de l'opposition.

Nous rendant pleinement compte que la province d'Ontario est le pouvoir dominant dans cette affaire, et sans vouloir restreindre ses droits par une intervention législative, nous nous bornons à dire que, s'il existe des griefs, il devrait y avoir une nouvelle instruction de l'affaire et un examen de tous les faits, et que nous nous en rapporterions alors au bon sens de la population d'Ontario du soin de respecter les droits qui existent et de traiter tous les groupes avec justice.

Voilà le sens et la portée du projet de résolution soumis par le représentant de Kamouraska. Je serais le premier à la re-

pousser s'il comportait un empiétement sur les droits de la province, mais il n'y a aucun désir d'entamer ou de battre en brèche l'autonomie de la province d'Ontario. Tout ce que nous demandons, c'est une nouvelle audition de la cause, un examen complet et impartial des faits véritables, sans aucun préjugé. C'est cela, et cela seulement, que le projet de résolution veut obtenir, et j'ai confiance que, lorsque la question reviendra devant l'assemblée législative qui seule peut la résoudre, ceux qui ont de l'empire sur la province d'Ontario et sur sa politique en matière d'éducation, se rendront compte de ces circonstances, et tâcheront de régler la question avec justice et équité; que la cause de la querelle entre les nationalités de ce pays pourra être effacée et la querelle, vidée d'une manière juste et équitable, caractéristique de l'impartialité anglaise dont notre race a été si fière à travers tous les âges, partout où bat le drapeau anglais.

M. J. GIRARD (Chicoutimi-Saguenay) (texte): Monsieur l'Orateur, malgré qu'il soit tard, je désire expliquer en quelques mots la position que j'entends prendre sur la question qui est maintenant devant cette Chambre; aussi, je désire exprimer dans ma langue maternelle l'opinion que je me suis faite, après avoir écouté et lu toute la discussion qui s'est faite ici depuis deux jours. Un peu de français sur cette question du français, je crois, peut être assez à la mode.

La résolution qui est devant cette Chambre est l'expression du sentiment unanime de tout Canadien—qu'il soit français ou anglais—car il est connu qu'à l'ombre du pavillon anglais dont nous sommes si fiers, tout citoyen jouit de la plus grande somme de liberté possible; exemple: ce qui se passe dans la province de Québec.

Mais dans certaines provinces de la Puissance du Canada, avec bonne foi, je suppose, les lois d'éducation sont plus ou moins satisfaisantes pour les Canadiens français, et dans la résolution qui a été discutée depuis deux jours, on s'est occupé surtout et seulement de ce qui se passe dans la province d'Ontario où les lois qui concernent l'éducation des enfants ne sont pas aussi complètes qu'elles pourraient l'être. Nous sommes tous d'accord qu'il est nécessaire d'unir tous les efforts pour obtenir le redressement des torts, quels qu'ils soient, et là où ils se trouvent; je n'ai pas entendu de voix discordantes à ce sujet; le moment est venu où légalement et constitutionnellement les législateurs doivent agir.

Dans l'Ontario, comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a une loi qui n'est pas suffisamment complète pour donner satisfaction aux Canadiens français; mais dans le Manitoba il y avait une loi qui, elle, non plus, n'était pas suffisamment complète, mais qui, dans une certaine mesure, donnait satisfaction à nos compatriotes depuis un certain nombre d'années. Or, il y a quelques semaines, le gouvernement de cette province a fait révoquer par la législature la loi dont je parle et a privé, du coup, nos compatriotes de tous les privilèges qu'ils avaient jusqu'à cette date.

On parle ici des blessés d'Ontario, mais on néglige absolument de parler des assassinés du Manitoba. Est-ce que, réellement, le coup porté dans cette province est tellement grave qu'il est inutile d'espérer de pouvoir y porter remède et qu'il faut se soumettre à croire que nos droits sont absolument enterrés à 100 pieds sous terre?

Voilà ce que l'on peut déduire de la discussion qui vient de se faire ici depuis deux jours. Si le Parlement a le droit de discuter la résolution qui est maintenant devant lui, est-ce qu'il n'aurait pas eu le même droit de l'étudier il y a quelques semaines, pendant que la législature d'Ontario et celle de Manitoba étaient en pleine session, alors qu'on aurait pu, avec bon sens, présenter dans les deux endroits l'humble supplique qui est soumise à cette Chambre aujourd'hui avec chance de succès? Tandis que maintenant la résolution en discussion n'a aucune sanction possible, et, en tout cas, retarde d'un an la chance d'amélioration immédiate qui a été perdue par le retard à la présenter ici.

Est-ce qu'à cette date, avant que la guillotine manitobaine supprime le reste des droits que nous avions dans cette province, le promoteur de la motion que nous étudions n'aurait pas pu, par sa démarche, inviter le premier ministre de cette province—avant d'assassiner—à bien réfléchir et à bien étudier la loi et la justice, ce qui l'aurait, peut-être, porté à avoir pitié de nos compatriotes? Il est plus facile de prévenir la mort que de ressusciter. Pourquoi alors, puisque l'on savait ce vieux proverbe, n'a-t-on pas invité le gouvernement manitobain à adopter la résolution actuelle qui aurait pu empêcher le massacre des nôtres au Manitoba et obtenir d'Ontario le reste de justice qui d'après moi est due aux Canadiens français qui y vivent?

L'hon. M. MARCIL: L'honorable député de Chicoutimi me permettra-t-il une question? Pourquoi l'honorable député lui-

même n'a-t-il pas proposé une motion à cet effet.

M. GIRARD: Pourquoi ne l'avez-vous pas insérée dans la résolution actuelle?

L'hon. M. MARCIL: Si le Gouvernement me permet de la proposer,—car mon honorable ami sait parfaitement que les règles de la Chambre empêchent un second amendement,—mais si le Gouvernement veut susprendre l'application du règlement, je proposerai immédiatement une résolution dans ce sens, et je demanderai à l'honorable député de Chicoutimi de l'appuyer.

M. GIRARD: Je suis prêt à faire tout ce que l'on voudra, afin que ce qui n'est pas bien s'améliore. Je suis Canadien français comme vous, je suis religieux comme vous; j'ai une femme et des enfants; je suis catholique, représentant un comté catholique et canadien français comme vous. Mais je veux savoir pourquoi on veut, par un jeu parlementaire bien habile, nous empêcher de pouvoir voter un amendement régulier, comme cela aurait pu se faire généralement, si cette résolution n'avait pas été présentée comme amendement sur la proposition de passer à la discussion des subsides.

Je n'hésite pas à dire que nous traversons une époque difficile de notre histoire, où il est temps pour tous les hommes sensés, pour tous ceux qui savent les responsabilités qui nous incombent, de s'unir pour conjurer le mal qui nous menace.

Mais pourquoi nous occuper seulement aujourd'hui d'Ontario où les écoles françaises fonctionnent généralement, et négliger les gens du Manitoba qui n'ont rien du tout? Y aurait-il arrière-pensée?

Comme tous mes collègues, par mon serment, par ma langue, ma foi et ma religion, je dois me dévouer à la défense des droits de tous et surtout des minorités; j'ai travaillé avec d'autres hommes, beaucoup plus grands que moi, à rendre les services possibles aux blessés d'Ontario et aux morts du Manitoba à qui je voudrais rendre la vie; aussi je regrette de tout cœur que la résolution qui nous est soumise soit aussi incomplète et aussi injuste envers la partie la plus souffrante de nos compatriotes et qu'elle ait été déposée devant cette Chambre par un moyen parlementaire, nécessairement visé, qui empêche de l'amender, de la rendre plus acceptable et en fait, la cause d'un vote de blâme.

Je croyais, dans les circonstances, qu'on aurait reproché au Gouvernement de n'avoir pas rapporté les lois d'Ontario dont on s'occupe, mais à ma plus grande surprise, les principaux hommes de l'opposition, surtout son chef, se sont affirmés ici contre le veto; pourquoi alors avoir dérangé tant de bons citoyens dans le pays, pour leur faire faire une pression en faveur de l'exercice du veto, lorsqu'on devait savoir que cette mesure n'était pas possible dans les circonstances; pourquoi n'avoir pas fait de la résolution actuelle une motion ordinaire qui aurait été discutée, avec la même bonne foi qu'elle l'est maintenant, avec chance de la rendre plus complète, au lieu de l'avoir faite exclusive comme elle l'est?

Monsieur l'Orateur, comme je le disais, il y a un instant, nous traversons une époque terrible de notre histoire; nous avions pourtant assez de la guerre abominable qui ébranle l'univers; voici que nous sommes menacés d'une guerre intestine, provoquée nécessairement par une injustice qui, d'après ce que je peux voir, dépend de la disparition d'un seul mot dans un statut. Au point où en sont les événements, en face de l'agitation dangereuse qui se fait, je crois qu'il est de mon devoir d'en appeler à la sagesse des hommes les mieux pensants des deux partis dans cette Chambre et en dehors, pour essayer d'enrayer les dangers qui nous menacent intimement et ramener au plus vite la paix qui doit régner dans notre si beau Canada.

Avec l'état d'esprit qui règne en certains lieux, je suggérerais que des hommes nouveaux, indépendants de l'organisation actuelle, se chargent de travailler pratiquement au redressement des torts dont on se plaint, et cela par des moyens pacifiques et diplomatiques qui sont les seuls propres à ramener la paix d'autrefois dans la Puissance.

En terminant je désire qu'il soit bien compris que je suis aussi attaché par devoir et par bon sens à l'obligation qu'il y a pour tous les bons citoyens de travailler pour empêcher les injustices d'exister; je suis aussi canadien français que n'importe quel autre de mes collègues et de mes concitoyens dans tout le pays; je désire travailler de toutes mes forces au redressement des torts d'Ontario, et surtout dans le Manitoba, mais je ne crois pas que la résolution actuelle soit un mode d'affirmer ce sentiment plus que la déclaration que je fais en ce moment qui en est la répétition.

Je déplore du fond de mon cœur l'oubli fait dans cette résolution, de l'assassinat complet des droits de nos compatriotes

au Manitoba, mais j'espère qu'après ce qui vient de se passer dans cette Chambre, au cours des deux jours derniers, les hommes raisonnables, à tous les gradins de la société, vont se mettre à l'œuvre pour trouver un moyen efficace de donner satisfaction à ceux qui n'ont pas justice.

Ceci étant dit, je dois déclarer que tout en étant de cœur et d'esprit avec la proposition en discussion, je ne pourrai la voter, vu qu'elle est injuste pour une partie de nos compatriotes, qu'elle est trop restreinte, qu'elle n'a pas de sanction et que, telle qu'elle se présente à la Chambre, elle est une motion de blâme dans le Gouvernement, sans motiver ce vote.

M. A. BELLEMARE (Maskinongé) (texte): Monsieur l'Orateur, dans la province d'Ontario, on nous rapporte,—si je suis bien renseigné,—que certains groupes se soulèvent contre l'intervention et les protestations qui se font entendre, au sujet des droits de la minorité canadienne française dans cette province.

Dans ce grand Dominion, quand une province commet une injustice très grande, et qui est de nature à rompre la paix entre les différentes races qui l'habitent, il me semble que le Gouvernement ou une province sœur peut se permettre de faire quelques réflexions ou quelques suggestions, sans être pour cela accusés d'être traîtres ou de vouloir la dominer. Le devoir du législateur est de faire régner la paix, la justice et la vérité en ce bas monde.

La guerre universelle qui sévit en ce moment sur le globe terrestre est certainement causée par des injustices semblables à celles qui existent actuellement dans la province d'Ontario.

On peut nous enlever injustement nos écoles, mais on ne nous enlèvera jamais notre cœur Français, pas plus que nous aurions la prétention de vouloir faire d'un Irlandais, d'un orangiste ou d'un Ecossais, un cœur français avec toutes les aspirations nationales qui s'y rattachent.

Pour avoir la paix et la prospérité en ce pays, laissons donc à chacun ses droits et ce qui lui appartient.

On nous dira qu'on peut prêcher et enseigner l'Evangile dans une seule langue, —immense erreur et bêtise. Ne sait-on pas que dans toutes les églises, protestantes comme catholiques, en ce pays comme ailleurs,—l'Evangile est enseigné dans la langue du peuple? Ne sait-on pas, de plus, que Pierre, l'apôtre du Christ, a eu le don des langues afin d'être compris par tous les peuples de la terre.

O prêtre orangiste! O Fallon de London, évêque catholique, vous qui nous combattez, ne constatez-vous pas que vous faites fausse route? Ne savez-vous pas que dans l'intérêt religieux de chacun, dans l'intérêt de la patrie et de la paix canadiennes, vous n'avez pas raison de combattre une minorité qui a des droits acquis et qui vous respecte?

Voyez la province de Québec, celle-ci laisse à la minorité protestante ses subventions scolaires, l'usage de sa langue non seulement dans l'église, mais aussi dans son enseignement.

Mais, dira-t-on, vous n'êtes qu'une poignée. Certes, vous appelez cela une poignée..... près de 250,000 Canadiens que compte la minorité! Et, lors même que ce serait vrai, ce n'est pas par le nombre ni par les richesses que nous devons compter les forces morales; car, après tout, le droit ne se fait pas par la force, et sachez que douze apôtres que nous vénérons tous, méprisés de leur temps par tout ce qu'il y avait de riches, d'influents et d'instruits ont conquis le monde.

Je ne prétends pas que l'on doive conquérir l'Amérique du Nord, mais je prétends que la justice doit être respectée même envers le plus petit nombre. Ce n'est pas la force brutale dans l'injustice qui fait le droit.

La question de n'avoir qu'une seule langue parlée dans la province d'Ontario, est un leurre et une utopie. Sachez que jamais on n'abandonnera la revendication de nos droits, car cette langue a été parlée dans cette province, même avant que la majorité anglaise en prît possession.

En conséquence, avec le Français qui fonce toujours sur les champs de bataille, et avec l'Anglais qui ne recule jamais, si la victoire des Alliés nous est assurée—de même avec le Canadien français qui fonce toujours et qui n'abandonne jamais les droits acquis, ainsi avec l'Anglais juste et honnête qui ne recule jamais, nous finirons par faire comprendre à la majorité de cette province le respect dû à la minorité. Les différents groupes qui nous combattent finiront par céder, et la justice triomphera, car le rôle de la langue française dans le monde a été des plus brillants. C'est elle qui a présidé au plus grand rôle de la civilisation en Europe et au Canada. C'est elle qui est parlée dans presque toutes les cours royales; les souverains se font même un devoir de l'apprendre et de la parler, et ils n'en ont pas honte.

Monsieur l'Orateur, je pourrais en dire davantage sur les beautés de cette langue et sur le droit que nous avons d'en voir continuer l'usage par la minorité dans cette province; mais comme il se fait tard, je termine en disant que mes remarques sont fondées sur des droits; et je les fais au nom de ma province et au nom de la minorité de la province d'Ontario. En cela je crois être l'écho de tous ceux qui veulent la paix, la justice, l'harmonie, non seulement dans la province le Québec, mais encore dans la province d'Ontario et dans toutes les autres provinces du Dominion. J'appuierai donc l'amendement de l'honorable député de Kamouraska.

(L'amendement de M. E. Lapointe (Kamouraska) est mis aux voix et rejeté.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Achim,	Lapointe (Montréal, St-Jacques),
Barette,	Laurier (sir Wilfrid),
Bellemare,	Lemieux,
Boivin,	Loggie,
Boulay,	Macdonald,
Bourassa,	Maclean (Halifax),
Boyer,	McCoig,
Brouillard,	McCrea,
Bureau,	McKenzie,
Cardin,	Marcil (Bonaventure),
Carvell,	Marcile (Bagot),
Champagne,	Martin (Montréal, Ste-Marie),
Charlton,	Michaud,
Chisholm (Antigonish),	Mondou,
Chisholm (Inverness),	Nesbitt,
Delisle,	Pacaud,
Demers,	Papineau,
Devlin,	Paquet,
Ethier,	Pardee,
Fortier,	Proulx,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Pugsley,
Gauvreau,	Rainville,
German,	Robb,
Graham,	Ross,
Kay,	Séguin,
Lachance,	Sinclair,
Lafortune,	Tobin,
Lamarche,	Turgeon,
Lanctot,	Verville,
Lapointe (Kamouraska),	Wilson (Laval)—60.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Ames (sir Herbert),	Brabazon,
Armstrong (Lambton),	Broder,
Armstrong (York, O.),	Buchanan,
Arthurs,	Burnham,
Ball,	Casgrain,
Barnard,	Chabot,
Bennett (Calgary),	Clark (Bruce),
Bennett (Simcoe),	Clark (Red-Deer),
Best,	Clarke (Wellington),
Blain,	Clements,
Blondin,	Cockshutt,
Borden (sir Robert),	Cromwell,
Bowman,	Crothers,
Boys,	Cruise,
Currie,	Morrison,
Davidson,	Munson,
Descarries,	Nicholson,
Doherty,	Nickle,
Donaldson,	Northrup,
Douglas,	Oliver,
Edwards,	Patenaude,
Elliott,	Paul,
Fisher,	Porter,
Forget (sir Rodolphe),	Reid,
Foster (sir George),	Rhodes,
Fowler,	Robidoux,
Fripp,	Roche,
Girard,	Rogers,
Glass,	Schaffner,
Gray,	Scott,
Green,	Sexsmith,
Hanna,	Smith,
Hartt,	Smyth,
Hazen,	Steele,
Henderson,	Stevens,
Jameson,	Stewart (Hamilton),
Kemp,	Stewart (Lunenburg),
Knowles,	Sutherland,
Lalor,	Thoburn,
L'Espérance,	Thompson (Yukon),
Lewis,	Thomson (Qu'Appelle),
Macdonell,	Thornton,
Maclean (York, O.),	Truax,
MacNutt,	Turriff,
McCraney,	Walker,
McCurdy,	Wallace,
McLean (Queen, I. P.-E.),	Warnock,
Marshall,	Webster,
Meighen,	Weichel,
Merner,	White (sir Thomas),
Middlebro,	White (Renfrew),
Morphy,	Wilcox,
Morris.	Wilson (Wentworth),
	Wright—107.

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

Rapport est fait de l'état de la question.

1re LECTURE.

D'un bill (n° 103), déposé par M. Pardee, pour faire droit à William Thomas Craig.

La séance est levée à quatre heures et dix minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Vendredi, 12 mai 1916.

Le séance est ouverte à deux heures.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(Présidence de M. Rhodes.)

Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—Prêt ne devant pas dépasser la somme de $8,000,000, remboursable à la demande

avec intérêt payable tous les six mois au taux de six pour cent (6 p. 100) par année; prêt qui servira à défrayer les dépenses faites ou à acquitter les dettes contractées en payant l'intérêt sur les valeurs de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à combler le déficit de l'exploitation du chemin de fer et à l'achat de matériel roulant; ledit prêt devant être garanti par une hypothèque sur l'entreprise de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique rédigée dans les termes et contenant les conditions qui seront approuvés par le Gouverneur en conseil. La disposition dudit prêt devant être sujette à la direction du Gouverneur en conseil, $8,000,000.

M. MACLEAN (York-Sud): Monsieur le Président, j'ai prêté une oreille assez attentive au discours que l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) faisait l'autre jour sur l'aide que l'on projette d'accorder à la compagnie du Nord-Canadien et à celle du Grand-Tronc-Pacifique. La situation présente des chemins de fer, disait cet honorable député, n'est que passagère et, n'eût été la perturbation générale des affaires que la déclaration de la guerre ne pouvait manquer d'amener, tout irait bien encore, et il en concluait que le soleil luirait de nouveau, que les choses reprendraient leurs cours normal et que la situation de nos chemins de fer redeviendrait satisfaisante. Autrement dit, il cherchait à démontrer qu'il ne s'est pas commis d'erreur fondamentale en ce qui concerne nos voies ferrées.

Je dis que la déclaration de la guerre qui se poursuit en ce moment a servi à dévoiler non seulement le mauvais état des affaires de nos compagnies de chemins de fer, mais aussi une très fâcheuse situation tout à fait préjudiciable à l'intérêt du pays en général et à laquelle il faut absolument remédier. Contrairement à ce que prévoit l'honorable député (M. Graham), je ne crois pas que la choses reprennent leur cours normal, et je dis que les Canadiens devront finir par se rendre compte que la situation de nos chemins de fer étant fondamentalement vicieuse, il faut de toute nécessité y remédier.

Je vais lui prouver que j'ai raison en lui signalant ces faits. Le "Globe" dit: Les chemins de fer sont dans une situation mauvaise hors de toute expression. La nation pense comme moi. Je vais lire l'aveu de M. Smithers, le président de la compagnie du Grand-Tronc. A la première page d'une lettre qu'il adressait au premier ministre, il s'exprime comme suit:

Monsieur,—J'ai rapporté aux directeurs les conversations que nous avons eues, quelques-uns de vos collègues, vous et moi, lors de ma visite au Canada dernièrement, concernant la situation financière dans laquelle se trouveront le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique à partir du 1er janvier prochain.

J'ai averti mes collègues que lors de notre conférence le 25 novembre, je vous avais exposé en toute sincérité la situation qu'auraient à envisager le Grand-Tronc et le Grand-Tronc-Pacifique dans un prochain avenir. Je leur ai annoncé qu'après mûre réflexion et à mon grand regret je vous avais proposé, comme la seule solution possible de nos difficultés, que le gouvernement fasse l'acquisition du Grand-Tronc-Pacifique à dater du premier janvier prochain, de tous ses embranchements de sa compagnie d'exploitation et des autres compagnies subsidiaires, y compris tout l'actif, le Grand-Tronc s'engageant à céder au Gouvernement tout le capital-actions ordinaire de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à condition que le Gouvernement relève la compagnie du Grand-Tronc de toutes ses obligations relatives à la compagnie du Grand-Tronc-Pacique, ses embranchements, sa compagnie d'exploitation, et ses autres compagnies subsidiaires, et rembourse à la compagnie du Grand-Tronc toutes les sommes que la compagnie du Grand-Tronc a avancées à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, ou ses embranchements ou à la compagnie d'exploitation ou autres compagnies subsidiaires.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami veut-il me permettre un mot? Je désire citer un extrait de la même lettre qui, à mon sens, prouve mes avancés. Ce paragraphe se trouve à la page 6 de l'exposé des affaires de la compagnie du Grand-Tronc.

Si le Gouvernement accepte la proposition des directeurs, j'ai l'assurance que quelles que soient les obligations dont se charge le Gouvernement, il s'en remboursera amplement en quelques années avec l'augmentation qu'apportera au trafic le développement du Nord-Ouest et la mise en culture d'une plus grande étendue de nouvelles terres. Ce qu'on peut attendre de ce développement, on a un aperçu dans l'abondance remarquable de la récolte que l'on vient de moissonner au Nord-Ouest, seule la production du blé a rapporté 320,000,000 de boisseaux comparé à 140,000,000 de boisseaux seulement en 1914; les autres produits ont accusé un accroissement considérable dans le rendement. Les directeurs s'attendent à se faire vertement critiquer dans quelques années pour avoir disposé de ce chemin de fer; rien ne les aurait fait consentir à cette opération, n'eût été la nécessité où ils se trouvent de racheter les placements des actionnaires actuels. Nous cherchons à éviter le danger d'un déficit que peut amener la perturbation financière sans précédents qu'entraîne la terrible guerre européenne; mais une nation peut fort bien se tirer d'un déficit qu'une compagnie ne pourrait surmonter.

M. Smithers garantit que le Gouvernement se remboursera de ses dépenses et retirera des dividendes de son placement.

M. MACLEAN (York-Sud): Je soutiens que dans sa lettre M. Smithers nous donne à conclure que sa compagnie se trouve avec une entreprise ruineuse à soutenir.

L'hon. M. GRAHAM: Dans le moment.

M. MACLEAN (York-Sud):—et il suggère à l'Etat de le reprendre et de rembourser à sa compagnie le capital que les actionnaires y ont engagé, et de relever la compagnie des obligations qu'elle a contractées. C'est, à mon sens, une lame à double trachant. Dans son optimisme comme dans son pessimisme, M. Smithers tient à rejeter sur la nation, le fardeau de l'entreprise. Aujourd'hui je ne cherche pas autant à démontrer l'iniquité de l'opération comme à faire comprendre à mes collègues que l'impasse où se trouve la compagnie et la situation qui a surgi depuis la guerre prouvent que le système en vogue, qui consiste en ce qui regarde les chemins de fer, à faire servir et le trésor et les législatures et le Parlement, aux fins ambitieuses d'hommes ambitieux, est mauvais, irrémédiablement mauvais, et que nous devons sans désemparer y mettre fin. De ce fait je trouve une preuve dans les assertions mêmes contenues dans la lettre de M. Smithers. Je signalerai à l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) les articles que publie actuellement le "Globe" dans le but d'exposer les écarts qu'on a faits dans le développement de nos chemins de fer, et les mesures qui nous restent à prendre.

Je m'en tiens à ce que j'ai dit; je ne veux pas critiquer pour faire des reproches; peut-être sommes-nous tous plus ou moins à blâmer. Mais les événements laissent entrevoir une situation intolérable, plus même, les événements—et c'est un conseil que je donne au ministre des Finances—ont amené le moment d'appliquer le remède au mal. Jamais nous ne retrouverons une si belle occasion de rectifier la situation qui s'est développée dans notre système de chemins de fer.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quel remède proposez-vous?

M. MACLEAN (York-Sud): J'y arrive. Ai-je besoin de préciser le remède que je suggère? Mon remède, c'est l'Etat propriétaire, et le temps est opportun d'introduire cette réforme.

Je félicite le Gouvernement d'avoir annoncé comme prochain le régime de l'exploitation des chemins de fer par l'Etat, et son intention de pourvoir à ces services au moyen d'une commission qu'il nommera et qui aura pour mission de s'enquérir et de conseiller. Je n'ai besoin d'aucun avis d'une commission semblable à ce propos et la population du Canada a arrêté dans son esprit ce qu'elle se propose de faire. Elle est prête à assumer la responsabilité d'appliquer cette cure de l'exploitation par l'Etat au problème des transports qui surgit présentement et que les circonstances de la guerre ont aggravé. Lorsqu'on en a émis, pour la première fois, l'idée, dans cette enceinte, la nationalisation des chemins de fer fut traitée de lubie, ou peu s'en faut; le mieux qu'on saurait dire de ceux qui la favorisaient, c'était qu'ils étaient des enthousiastes. Mais l'histoire du progrès des chemins de fer est intimement liée à celle de leur nationalisation même. On peut dire que l'Angleterre a arrêté le régime de la nationalisation en ce qui regarde ses chemins de fer, et elle n'entend pas se déposséder de la haute direction qu'elle exerce désormais à l'égard de leur exploitation.

On me demandera: Si nous devons avoir l'exploitation par l'Etat, quelle idée pratique avez-vous à énoncer au sujet de ces chemins de fer—admettant que le moment soit propice? Un ami qui a son siège à portée du mien, observe: Voilà le hic. Je dis que la pire chose qui puisse nous arriver dans cette question, c'est la continuation du régime actuel, et que la meilleure chose, c'est qu'ayant foi dans le régime de la nationalisation, nous devrions l'essayer. On me dit que cela entraînerait la dépense de sommes considérables. Peut-être.

Il nous faudrait nous charger des obligations anciennes. Mais, effectivement, nous en sommes dès aujourd'hui responsables et, bon gré mal gré, nous ne saurions nous y soustraire. Si ce problème s'impose à nous, c'est précisément parce que les chemins de fer se trouvent dans un tel état de détresse qu'il faut venir à leur secours. Pour atteindre ce but, il n'y a pas d'autre moyen que celui offert par la prise à la charge du pays de ces obligations. Nous devons accomplir un travail de sauvetage, ni plus ni moins, et la question est de savoir si nous allons rendre ce sauvetage temporaire ou permanent.

Comment allons-nous procéder? J'assumerais ce devoir, sans m'inquiéter des obligations qu'il entraîne; mais il y a diverses manières de procéder. En ce qui me concerne, je consens à ce que nous nous occupions d'abord de ces deux entreprises compromises, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien. Mais la solution la plus facile, celle que j'adopterais, si on me donnait carte blanche, serait la nationalisation du Pacifique-Canadien. Je suis prêt, cependant à me contenter de l'autre solution pour le présent.

Je traiterais le Grand-Tronc d'une façon peut-être un peu différente de celle que j'adopterais à l'endroit du Nord-Canadien,

car le Grand-Tronc a confessé faillite, dans le cas de cette entreprise. Il dit qu'il ne peut continuer les travaux et il veut remettre le chemin de fer. Il désire rentrer dans ses fonds et qu'on le dégage pour toujours des engagements qu'il a pris relativement à cette entreprise. La première chose que je dirai au Grand-Tronc—c'est à dire le Grand-Tronc proprement dit—ce sera:

Monsieur le Grand-Tronc, nous ne vous délierons de vos engagements que si vous proposez de remettre à notre charge non seulement le Grand-Tronc-Pacifique, mais encore l'ancien Grand-Tronc. Il s'agit du Grand-Tronc que nous tenons dans les provinces de Québec et d'Ontario, pour le plus grand chemin de fer de son genre, au Canada. On ne trouve pas, au Canada, de chemin de fer aussi bien aménagé que ce Grand-Tronc. Il dessert toutes les parties colonisées du pays et il atteint les manufactures. Il touche à la ville de Québec; il passe à proximité de Trois-Rivières; il possède de grandes installations, dans Montréal: il atteint Ottawa et se prolonge jusqu'à Toronto, Hamilton, London, et presque toutes les cités et les villes de l'Ontario du sud; il atteint les deux rivières internationales, celle de Niagara et celle du Détroit, et il possède des installations terminales importantes sur le littoral de la baie Georgienne, donnant ainsi accès à l'Ouest. Ce Grand-Tronc est une entreprise de chemin de fer à ce point avantageux qu'en dépit d'erreurs commises, son exploitation peut encore être rémunératrice. Cette compagnie commençait à sortir de ses difficultés, lorsqu'elle a pris ces engagements relatifs au Grand-Tronc-Pacifique. C'est la voie ferrée la plus importante du Canada, celle qui est susceptible de rapporter le plus, si elle est administrée du Canada même, ainsi que M. Hays était convenu de faire; et il aurait obtenu du succès au point de devenir une entreprise rémunératrice, aujourd'hui, en dépit d'énormes méprises qui ont marqué ses débuts, n'avaient été ces difficultés imprévues. Je laisserais aux premiers actionnaires le soin de surveiller leurs propres intérêts.

On admet que l'entreprse a échoué. Si le Grand-Tronc-Pacifique qui se trouve dans une situation absolument désespérée, celle de l'ancien Grand-Tronc proprement dit n'est pas meilleure, tenu qu'il est de faire face à des difficultés énormes et menacé d'une mise en liquidation.

L'hon. M. GRAHAM: Dites-vous que telle est la situation de l'ancien Grand-Tronc.

M. MACLEAN (York-Sud): Il est menacé de déconfiture, à en croire cette lettre, et il n'attend plus que le fripier, si le fripier veut se présenter.

L'hon. M. GRAHAM: Parlez-vous de la compagnie du Grand-Tronc même?

M. MACLEAN (York-Sud): C'est ce qu'elle avoue. Elle nous avertis que si elle est forcée de remplir ses engagements, elle se trouvera acculée à la banqueroute; que quand les obligations deviendront dues, les détenteurs se présenteront au trésorier du Grand-Tronc et en demanderont le paiement. Voici une occasion qui se présente pour la première fois, à cause de la guerre et de notre politique dans le passé. Je ne veux pas faire porter la responsabilité de cette situation plus à un parti qu'à un autre. Le Grand-Tronc est à nos portes dans l'attitude d'un demandeur, et ce mot "demandeur" est la clef de toute question importante de ce genre qui a surgi au Canada. Il arrive toujours que les gens ou les compagnies qui sont au fond de griefs de ce genre dans notre pays, se présentent aujourd'hui et demain dans l'attitude de demandeurs, et nous ne comprendrions pas tout l'enseignement que nous donne la langue anglaise et le progrès de la liberté, si nous ne saisissions point l'occasion qui nous est offerte par la présence de ces demandeurs cherchant un remède au mal dont ils sont eux-mêmes les auteurs.

L'ancienne compagnie du Grand-Tronc est ici comme un quémandeur qui demande du secours. Je ne crois pas que nous devrions prendre sur nos charges la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et libérer l'ancienne compagnie du Grand-Tronc de ses engagements. Je dis: Faites venir M. Smithers en Canada; dites-lui d'amener avec lui son bureau de directeurs, et de tenir ses séances à Montréal, où est situé le siège de la compagnie et nous causerons avec elle pour savoir de quelle façon l'Etat va acquérir et prendre sous ses soins le Grand-Tronc avec le Grand-Tronc-Pacifique. La compagnie sera très heureuse de lui céder ces réseaux, afin d'éviter la banqueroute. Je lui accorderais même quelque léger dédommagement pour sa première mise de fonds. La compagnie perdra tout si le Gouvernement exige ce qu'il a le droit d'exiger d'elle: qu'elle paie ses dettes; qu'elle exploite le Grand-Tronc-Pacifique; qu'elle prenne le Transcontinental-national, comme elle y est tenue. On dira peut-être que le temps de prendre cette ligne n'est pas encore arrivé, mais je dis que c'est aujourd'hui le bon mo-

ment de remédier à la situation, en acquérant le réseau du Grand-Tronc et celui du Grand-Tronc-Pacifique. Les adversaires du régime de l'exploitation par l'Etat des services publics disent au Gouvernement: Chargez-vous des mauvaises entreprises et laissez-nous celles qui sont rémunératrices. Dans presque tous les pays du monde l'Etat est propriétaire des lignes télégraphiques, mais ici, lorsqu'il s'agit de construire une ligne qui n'aura ni trafic ni profits, on la fait construire aux frais du Trésor.

L'hon. M. GRAHAM: Ou on la lui vend.

M. MACLEAN (York-Sud): Ou s'il y a une ligne à vendre, on l'offre à l'Etat et celui-ci l'achète. On met sur l'Etat le fardeau du Transcontinental; il n'est pas productif dans le moment, mais il le sera probablement plus tard. Je ne veux pas dire que je désespère de l'avenir du Grand-Tronc du Pacifique. J'espère que mon très honorable ami me rendra lui-même ce témoignage; mais nous sommes arrivés au moment psychologique où il faut appliquer le remède préventif aux maladies de chemins de fer que l'on a vues dans le passé. En un mot, c'est ce que je propose à l'égard du Grand-Tronc.

Saisissons le moment que cette compagnie est à nos portes dans l'attitude d'un demandeur et disons-lui: Très bien, messieurs, nous allons prendre le réseau du Grand-Tronc-Pacifique et nous en décharger, si vous voulez nous céder celui du Grand-Tronc à certaines conditions que nous vous ferons connaître.

M. MORPHY: L'honorable député croit-il que le moment est bien propice pour trouver l'argent nécessaire à une affaire de ce genre?

M. MACLEAN (York-Sud): L'Etat n'aura pas de capitaux à débourser; il n'aura qu'à se charger des obligations. J'ai donné le même avis dans cette Chambre il y a quelques années au sujet du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. En une ou deux occasions j'ai dit dans cette Chambre: Où allez-vous opérer le rachat? L'ancien ministre des Finances a cru me désarçonner en disant: "L'Etat devra emprunter des centaines de millions". Je lui ai répondu: "Non, vous aurez à assumer des obligations?" Nous aurons à assumer celle de l'ancienne compagnie du Grand-Tronc si nous l'acquérons. Mais la dernière chose que je voudrais proposer au peuple canadien, serait de décharger la compagnie du Grand-Tronc et de prendre à notre charge l'entreprise peu lucrative du Grand-Tronc-Pacifique. L'occasion qui s'offre à l'Etat ne sera jamais aussi favorable pour en faire bénéficier le pays.

M. STEVENS: Que ferait l'honorable député des actionnaires du Grand-Tronc?

M. MACLEAN (York-Sud): J'ai dit tantôt: Avertissez M. Smithers de faire venir, par le prochain bateau, son bureau des directeurs et de les réunir à Montréal. Qu'ils viennent armés d'une autorisation des actionnaires anglais à négocier avec le gouvernement canadien; qu'ils aillent autrement se défendre devant les tribunaux contre des poursuites en liquidation de l'un et l'autre réseau. Ce n'est pas à nous à aller à eux; ils sont venus ici en demandeurs.

M. STEVENS: Supposé qu'ils vous donnent cette autorisation, que ferait mon honorable ami de ces actionnaires?

M. MACLEAN (York-Sud): Donnez-moi la résponsabilité de la chose et je traiterai avec eux. Voilà quelle est ma réponse à mon honorable ami. Je suis prêt à me charger de cette affaire, ou plutôt à me joindre aux autres dans un appel au peuple canadien sur un programme de cette sorte. Le ministre des Finances et le Gouvernement se préparent à assumer cette responsabilité, mais le ministre veut se donner du temps pour examiner la chose. Quand il l'aura examinée l'occasion sera perdue, et c'est là ce que je désire lui faire comprendre. La "Gazette" de Montréal, ce vieux et fidèle organe des conservateurs, ce représentant attitré des compagnies de chemins de fer a entrepris hier de nous reconter une terrible histoire de leurs obligations et de leurs embarras, et, chose plus terrible encore, de la difficulté que l'on éprouverait à se procurer les fonds nécessaires à l'acquisition de ces lignes. La "Gazette" assure que ce sera toute une affaire que d'émettre un emprunt; mais vous n'avez pas à recourir à cet expédient. Chargez-vous de certaines dettes et réfusez de vous charger des autres. Chacun sait que le gouvernement canadien est venu au secours de cette entreprise il y a plusieurs années. Vous trouverez dans la dette consolidée du Canada un item considérable pour des fonds avancés au bénéfice des actionnaires du Grand-Tronc. Nous les avons aidés autrefois. Une partie de ce vieux stock est aujourd'hui détenu par les descendants de ceux qui les premiers ont placé des fonds dans cette compagnie et, dans une large mesure, par des agents de change de Londres, par des spéculateurs qui s'en servent à leur propre bénéfice. Ce

sont ces gens-là qui viennent aujourd'hui demander au peuple canadien de traiter avec eux, de ne pas exiger qu'ils fassent des sacrifices, mais de leur abandonner ce qu'il peut y avoir de profitable dans l'affaire. C'est à quoi je me refuse. Obligez-les à venir traiter avec nous, à nous donner ce chemin de fer, ou à se mettre en liquidation.

Que feriez-vous du Nord Canadien? Lui aussi se présente en demandeur. C'est un grand chemin de fer que le Nord Canadien de bien des façons; c'est peut-être la mieux située de nos lignes transcontinentales; elle traverse le territoire le plus riche et le plus avantageux. Elle a des ressources, je crois. Il est beau d'entendre des capitalistes parler de ressources. Il est beau d'entendre un ex-ministre nous dire ce que l'on peut tirer de ce chemin de fer. C'est un argument qui a son prix.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai rempli une lacune que mon honorable ami avait négligé de combler.

M. MACLEAN (York-Sud): Quant à des ressources, le Nord-Canadien est bien celui qui en a, et grâce à nous, il faut le dire. Nous sommes pour les quatre-dixièmes les propriétaires de cette ligne, et c'est à nous que nous demandons de l'argent pour la relever. Ce sont les deux chemins de fer qu'il faut relever.

Un DEPUTE: Nous en sommes responsables pour les quatre-dixièmes.

M. MACLEAN (York-Sud): Absolument. Mais que faire du Nord-Canadien? Cela est aisé comparativement au Grand-Tronc. Je dirais au Nord-Canadien; nous sommes pour les quatre-dixièmes les propriétaires de votre réseau, dont les ressources sont considérables. Que nous demanderez-vous de vos 60 millions de parts? Si c'était sur mes épaules qu'en pesait la responsabilité, je ferais un arrangement avec lui, je lui dirais: combien au plus bas consentiriez-vous à accepter? Et je crois bien qu'il accepterait peut-être six ou huit milions. C'est une simple conjecture que je fais, mais j'ai étudié la question et je pense que, pour ce prix-là, il abandonnerait ses 60 millions de parts. Si j'étais un financier de la force de mon honorable ami le ministre des Finances, ce que je ne suis pas, je dirais au Nord-Canadien: quelle rente accepteriez-vous pour vingt ans?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois avoir entendu dire à mon honorable ami que l'on pourrait obliger le Grand-Tronc à certains actes à cause de certaines dispositions législatives qui établissent ses rapports avec nous.

M. MACLEAN (York-Sud): En effet.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami parle maintenant de verser 6 millions; mais quelle est la position du Nord-Canadien telle que nos lois la définissent?

M. MACLEAN (York-Sud): Probablement la compagnie a tout autant d'engagements. L'affaire remonte loin. Je l'avoue, je suis peut-être inconséquent.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas nouveau.

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'ai jamais accusé personne d'illogisme. Je me rappelle avoir déjà cité ici même les paroles de sir Henry Maine au sujet de la politique; il s'agissait de la consistance, vertu fort problématique, disait-il. Oui, c'est bien là une vertu problématique et je suis peut-être inconséquent. J'en aurais bientôt fait avec la compagnie du Nord-Canadien; je le trancherais net; et s'il était possible de l'amener à renoncer à son attitude, il nous faudrait lui prêter notre concours financier, pour l'aider à se tirer de son impasse tout comme nous voulons le faire pour le Grand-Tronc. Mais ce serait à condition de nationaliser ce réseau, et à mon avis il serait possible d'obtenir le Nord-Canadien avec toutes ses énormes ressources, bien que ses dettes le soient aussi, moyennant une somme peu élevée, disons 10 p. 100 du fonds-capital, soit $6,000,000.

M. MACDONALD: Mon honorable collègue prétend-il sérieusemnt que les intérêts des directeurs du Nord-Canadien consentiraient à vendre le réseau à l'Etat pour 10 p. 100 du fonds-capital?

M. MACLEAN (York-Sud): Voilà ce que je leur offrirais, je leur dirais: ou en voulez-vous venir? Et j'ajouterais: entrez au bureau et abouchez-vous avec le maître de céans, maintenant que vous êtes en posture de suppliant." L'embarras au Canada, c'est que personne ne veut donner cette appellation de suppliants à ceux qui se présentent ici et nous tendent la main. Ils viennent nous supplier de leur prêter notre concours, et nous leur disons: "Que pouvons-nous faire pour vous obliger? Comment pourrions-nous vous tirer d'embarras, quitte à tout faire retomber sur les épaules de la nation?

M. MACDONALD: Et si la compagnie refusait de vendre son réseau, que feriez-vous?

M. TURRIFF: Confiscation, mise sous séquestre.

M. MACLEAN (York-Sud): Je prends acte de l'aveu de mon collègue, au sujet de l'action en forclusion. Seulement il est du domaine de l'histoire que, lorsque s'effectua le règlement de 1914, il fut entendu que Mackenzie et Mann à titre de constructeurs de chemins de fer, avaient certaine réclamation à faire valoir, pour leurs services. En dépit de toutes les fautes qu'ils ont commises, Mackenzie et Mann et les initiateurs du Grand-Tronc-Pacifique, à mon avis, ont cherché à servir le pays et à travailler à son progrès. Mais voici ces compagnies rendues ici aujourd'hui, en posture de suppliantes, et une d'elles possède d'énormes ressources. A mon sens, l'ancien Grand-Tronc est le principal actif du pays. Or, puisque les voilà ici en pareille posture, l'heure est venue d'acquérir ces réseaux, c'est le moment psychologique. La chose demande du courage et de la foi; mais en nationalisant maintenant ces réseaux, l'Etat pourra développer leurs ressources.

Venons-en à l'autre réseau, le Pacifique-Canadien, le meilleur transcontinental du monde. C'est un honneur pour le peuple canadien et pour les membres de cette Chambre, telle que constituée à cette époque, libéraux et conservateur, d'avoir assuré la construction du Pacifique-Canadien. A tout seigneur, tout honneur! Aujourd'hui ce grand réseau paie à ses actionnaires un dividende de 10 p. 100 tiré partie des recettes du trafic, partie du produit de la vente des terres et de placements dans d'autres chemins de fer. La compagnie du Pacifique canadien ne se présente pas ici à titre de suppliante; seulement elle a bien des appréhensions au sujet de ce qui arrivera aux suppliants qui sont ici et elle craint que si l'Etat prend possession de ces réseaux, le Pacifique-Canadien n'en éprouve de graves préjudices et que ses ressources ne périclitent. Quelle attitude prendrez-vous à l'égard du Pacifique-Canadien, relativement à cette proposition de nationalisation de chemins de fer? Je tiens à rappeler aux députés que ce n'est pas la première fois que j'amène cette question sur le tapis. Voilà vingt-quatre ans que je siège ici.

M. MORPHY: Et vous paraissez rajeunir tous les jours.

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'ai pas l'air plus jeune; mais je me sens plus jeune et plus que jamais je suis un fidèle de la doctrine de nationalisation, et je continue à pérorer, en rêveur, je suppose; mais j'ai devant les yeux l'exemple de tous les pays d'Europe et en outre toutes les constatations faites au pays.

M. SCHAFFNER: En quoi la situation en Europe diffère-t-elle de celle du Canada?

M. MACLEAN (York-Sud): Elle en diffère à plusieurs égards; mais je tiens à dire à mon honorable collègue des plaines que le système en vogue ici est le plus désastreux pour les populations agricoles de l'Ouest et que le meilleur moyen de leur venir en aide consiste à leur assurer les prix de transport les plus économiques possibles, à l'instar des Australiens qui ont opéré cette réforme, que nous pouvons également réaliser. Mais pour en revenir au Pacifique-Canadien, que faudrait-il faire? Voici ce que je dirais aux actionnaires de cette compagnie: "Vous gagnez sur votre capital 7 p. 100 de dividendes provenant du trafic, et 3 p. 100 de bénéfices, produit de la vente des terres et d'autres entreprises".

Ils ont d'autres ressources—celles qu'ils désirent avoir séparées—et elles donnent de grands profits. Je les convoquerais ici et leur dirais: "Nous vous garantirons 7 p. 100 pendant vingt ou vingt-cinq ans et alors nous vous rembourserons les titres si vous nous cédez le chemin de fer." Je crois que les actionnaires accepteraient cette proposition. Je n'ai pas été autorisé par lord Shaughnessy ou par les actionnaires à parler ainsi, mais ils craignent ce qui va se produire à propos des deux autres lignes.

M. MORPHY: Vous avez dit qu'ils reçoivent déjà 10 p. 100 à perpétuité.

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'ai pas dit à perpétuité.

M. MORPHY: Mais aussi longtemps que la situation se maintiendra, n'est-ce pas cela?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui.

M. MORPHY: Et vous allez leur donner 7 p. 100?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui.

M. MORPHY: Et à la fin des vingt-cinq ans, quoi?

M. MACLEAN (York-Sud): Rembourser l'argent si nous jugeons bon de le faire. Si le marché était avantageux à ce moment, je rembourserais les obligations, je rendrais justice aux actionnaires, et je leur accorderais quelque chose, si nous pouvions le faire, cela dépendrait des conditions du marché.

M. MORPHY: Ou racheter leurs titres?

M. MACLEAN (York-Sud): Ou racheter leurs actions. Mais je voudrais fixer une période pour le règlement définitif de cette affaire. Les actionnaires du Pacifique-Canadien accepteraient-ils 7 p. 100? Je l'ignore, mais j'entrerais en négociations avec eux et je trouverais ce qu'ils veulent réellement. Je leurs dirais: "Si nous acquérons le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc et le Canadien-Nord à des conditions raisonnables et si vous ne voulez pas avoir d'opposition de la part des nouvelles lignes consolidées du Gouvernement, c'est le moment pour vous d'entrer dans l'association et que voulez-vous avoir, si nous vous prenons avec nous?" S'ils disaient: "Vous sacrifiez nos valeurs, vous confisquez nos propriétés", je dirais: "Nous vous garantirons des dividendes à raison de 7 p. 100 pendant vingt-cinq ans et nous vous achèterons." Je ne veux pas proposer une confiscation sous aucune forme. J'offrirais même de payer quelque chose aux actionnaires de la vieille compagnie du Grand-Tronc, de donner un montant raisonnable aux propriétaires du Canada-Nord et je donnerais des garanties à la compagnie du Pacifique-Canadien pour son chemin de fer.

Qu'arriverait-il si nous adoptions une, deux, trois ou toutes ces propositions? Dans tous les cas, nous avons une propriété publique et nous avons ouvert la voie dans une entreprise où la propriété publique justifiera sa raison d'être si elle le peut. Elle ne se justifiera jamais si ses têtes de lignes sont mal situées—dans des régions excentriques ou rattachées ou raccordées avec les grandes lignes du trafic. Quelle est l'erreur fondamentale dans la situation des chemins de fer au Canada? C'est le doublement inutile dans la construction des lignes. Nous avons partout dans le pays des lignes qui sont doublées et cela n'aurait jamais dû être permis. Je demeure à Toronto; je viens ici souvent, comme vous le faites, nous allons à Montréal et les gens de Montréal viennent chez nous et que constatons-nous? Chaque soir, maintenant, il y a cinq trains de voyageurs qui circulent entre Toronto et Montréal quand deux ou trois feraient l'affaire, donneraient un meilleur service et épargneraient beaucoup d'argent? La dépense inutile du doublement dans la construction est aggravée par le doublement inutile et criminel du service. Nous avons perdu une somme immense d'argent par le doublement inutile dans la construction. Mais, si nous nous rendons compte de cette erreur fondamentale pourquoi l'aggraverions-nous en insistant sur le doublement inutile du service? C'est une chose que la nationalisation corrigera. Elle ne guérira pas le doublement inutile de la construction mais elle portera remède au doublement inutile du service. Il y a trois lignes de Winnipeg à Edmonton et peut-être cinq vers l'Ouest. Il y a trois ou cinq trains pour le Pacifique qui partent chaque soir de Toronto. Il y aura le Transcontinental, le réseau de l'Etat, il y aura le Canadian-Northern —ses trains vont bientôt commencer à partir chaque soir—et le Pacifique-Canadien a deux trains qui partent de Toronto chaque soir pour Winnipeg. Deux trains feraient ce service mieux qu'il n'a jamais été fait.

M. STEVENS: En hiver, mais pas en été.

M. MACLEAN (York-Sud): Tant mieux si nous pouvons avoir trois ou cinq trains chaque soir. Je voudrais voir cinq trains partir de Toronto pour Winnipeg et de Montréal pour Toronto, si les affaires l'exigent, mais je ne veux pas voir un doublement inutile, ce que je peux constater chaque matin en regardant par la fenêtre.

J'habite près de la voie du chemin de fer et il m'est donné de voir trois magnifiques trains express passer tous les jours sur la ligne du Pacifique à destination de Toronto, à part d'un autre train que les employés de la compagnie désigne sous le nom de: convoi-fantôme.

M. SCHAFFNER: Affirmez-vous que cinq trains transcontinentaux partent de Toronto chaque soir?

M. MACLEAN (York-Sud): Le Pacifique-Canadien a deux trains qui partent de Toronto à destination de la côte.

M. SCHAFFNER: La compagnie a également un train qui part de Montréal?

M. MACLEAN (York-Sud): Parfaitement. Tous les deux soirs un train du Grand-Tronc-Pacfique et un train du Nord-Canadien quittent Montréal à tour de rôle à destination de la côte du Pacifique; de sorte que nous avons réellement quatre convois d'affectés à ce service transcontinental, et avant longtemps ce nombre sera encore augmenté. Le trafic n'est pas suffisant pour justifier l'existence de ces divers services; c'est là un doublement inutile et l'on pourrait certainement diminuer le nombre des convois.

L'hon. M. LEMIEUX: N'est-ce pas ce qu'a fait la compagnie?

M. MACLEAN (York-Sud): Sur une bien petite échelle. Elle fait circuler plus de trains qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence des autres chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: Je sais que sur sa ligne entre Montréal et Ottawa, la compagnie du Pacifique-Canadien a diminué le nombre des trains à cause de la guerre.

M. MACLEAN (York-Sud): Elle n'a certainement pas diminué le nombre des convois qui circulent entre Ottawa et Toronto.

M. STEVENS: Entre Ottawa et Montréal.

L'hon. M. LEMIEUX: Et aussi entre Montréal et Québec.

M. MACLEAN (York-Sud): Tant mieux; la compagnie s'aperçoit donc enfin qu'il lui faut diminuer le nombre de ses trains.

L'hon. M. PUGSLEY: Au Nouveau-Brunswick nous avons à nous plaindre de cette diminution du nombre des convois.

M. R. B. BENNETT: Parce que le peuple en général doit payer les dépenses qu'occasionne la circulation de ces convois inutiles.

L'hon. M. PUGSLEY: Pas du tout. Nous voulons qu'ils soient maintenus.

M. MACLEAN (York-Sud): Il est possible de faire disparaître de la circulation de nombreux convois d'une utilité douteuse et d'améliorer la construction des voies ferrées. Pour ne citer qu'un exemple, prenons le trafic qui part de Toronto. A partir de Toronto, les pentes de la pire espèce que l'on rencontre sur tout le réseau du Grand-Tronc se trouvent à Scarborough. A 4 milles au nord de ce dernier endroit existe ce que l'on est convenu de désigner sous le nom de rampes de Wexford, sur le parcours du Pacifique-Canadien. Dans sa partie la plus escarpée, la pente est de 1 p. 100, de sorte que la voie ferrée a le même profil. Cependant, chose étrange à dire, le Nord-Canadien, en suivant les données de quelques ingénieurs du Pacifique-Canadien, a découvert entre ces deux lignes qui ne sont séparées que par une distance de 4 milles, un passage sur les hautes terres de Scarborough où les rampes seraient diminuées de moitié; ils ont fait des études et on finira par faire passer la voie à cet endroit. Si nous décidions de nationaliser les chemins de fer, nous pourrions faire disparaître ces rampes coûteuses; nous pourrions même construire une bonne voie en cet endroit et la situation se trouverait réglée pour jamais. Nous pourrions effectuer des améliorations de cette nature par tout le pays.

Je vais maintenant vous expliquer de quelle façon nous pourrions exploiter le chemin de fer Transcontinental pour le service des marchandises et des voyageurs. D'Halifax à Montréal, on pourrait utiliser la voie de l'Intercolonial qui est déjà un chemin de fer de l'Etat; de Montréal à Ottawa et de cette dernière ville à Toronto, on pourrait se servir de l'ancienne voie du Grand-Tronc. A partir de Toronto, il n'y aucun doute que nous serions exposés à utiliser le Transcontinental dont la voie est la mieux construite, de sorte que nous ferions circuler les convois sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Sudbury; nous irions de ce dernier endroit jusqu'au lac Winnipeg par la voie du Nord-Canadien; il nous faudrait construire un embranchement de 25 milles afin de relier Nipigon au Transcontinental, et de là vous auriez la superbe voie du Transcontinental pour atteindre Winnipeg. Entre Winnipeg et Edmonton, on pourrait utiliser soit le Grand-Tronc, soit le Nord-Canadien et c'est évidemment par ce dernier chemin de fer que nous atteindrions Vancouver. En outre, si le Parlement décrète la nationalisation, nous pourrions relier les différents réseaux les uns aux autres, de sorte que l'Etat retirera tous les bénéfices qui résulteraient de cette politique, sans compter que ce serait réellement la solution du problème des transports.

M. STEVENS: De quelle manière s'y prendrait l'honorable député pour exploiter ces différents réseaux?

M. MACLEAN (York-Sud): Mais quelles sont les méthodes qu'emploient la France et l'Allemagne pour l'exploitation de leurs réseaux de chemin de fer, et même au Canada, de quelle façon exploitons-nous le réseau de l'Intercolonial? Je confierais l'administration de tous ces chemins de fer à une commission de trois ou de cinq des meilleurs experts en matières de chemin de fer qu'il soit possible de trouver au pays, et nous pourrions trouver les sommes qu'il nous faut en Canada aujourd'hui. Je sais où les trouver et nous pourrions certainement nous assurer leurs services; ces hommes seraient en mesure d'exploiter ces réseaux en employant les méthodes usitées en affaires. On pourrait également examiner le projet de dégager les employés de ce réseau d'Etat de toutes préoccupations électorales en leur enlevant l'exercice du droit de suffrage.

M. MORPHY: L'honorable député aurait-il l'idée de construire une double voie sur tout le parcours de ce réseau?

M. MACLEAN (York-Sud): Je voudrais que ces chemins de fer fussent administrés dans l'intérêt public. Je ferais disparaître tous les trains inutiles qui sont en circulation et je relierais entre eux les divers réseaux dans le but de fournir le meilleur service possible à la population du pays.

De cette façon l'on pourrait épargner beaucoup et assurer un meilleur service à taux réduits. On dira peut-être qu'il est impossible de réaliser ce but, mais je suis d'avis contraire. Voici le temps de profiter de la situation, et le Gouvernement dit qu'il va en profiter. Peut-être décidera-t-il de nationaliser les chemins de fer? En tous cas, il va instituer une commission composée de trois membres, pour étudier la question, et si nous nous en tenons à la nouvelle idée qui se répand, nous pouvons être à peu près certains que les chemins de fer seront nationalisés pourvu que le rapport de la commission soit favorable à ce principe. Mais je ne veux pas m'incliner et le peuple canadien ne s'inclinera pas non plus devant la décision de trois hommes. Le peuple en est arrivé à la conclusion que la nationalisation s'impose, et il va l'obtenir, il sent qu'elle est dans l'air. Le succès de l'Hydro dans la province d'Ontario est de nature à nous rendre fiers, et le succès de l'idée de la nationalisation en général me porte à croire qu'on peut l'appliquer à tous les chemins de fer du pays, pour peu que nous soyons prêts à modifier nos méthodes politiques.

Cette guerre nous enseigne à mettre fin au système du "patronage" en ce qui regarde nos institutions publiques; il nous faut réformer notre service public, éloigner le député et le politicien de la porte du ministère des Chemins de fer ou de quiconque est chargé d'administrer les chemins de fer de ce pays. Cela, nous pouvons le faire. Rien ne me froisse autant que d'entendre un de nos hommes publics me dire et dire à la Chambre qu'il est impossible de confier au peuple canadien le soin de faire valoir par lui-même un chemin de fer du pays. Notre peuple vaut autant que celui de tout autre pays; c'est nous, les hommes publics, qui avons tort. Le peuple a raison, et je suis prêt à me fier à lui pour ce qui est des conséquences de la nationalisation des chemins de fer. Je n'irai pas déprécier mes compatriotes à ce sujet; au contraire, je réprouverai toujours des réponses négatives comme celles que l'on donne au cours de ces discussions politiques, ou comme celles que j'ai trouvées hier dans la Gazette, de Montréal. Ce parangon de vertus politiques dit que nous sommes un peuple tellement corrompu que nous ne pouvons pas administrer nous-mêmes nos chemins de fer. Qu'il me soit permis de penser le contraire.

L'hon. M. OLIVER: La "Gazette" est le porte-voix du gouvernement conservateur.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est ce que je ne saurais affirmer; mais elle est certainement l'organe du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Cela, j'en suis sûr, mais je crois avoir vu la "Gazette" combattre le gouvernement dans certaines circonstances.

J'ai toute confiance en mes compatriotes, j'ai confiance que le peuple canadien pourrait exploiter les chemins de fer à moins de frais, assurer un meilleur service et aider ainsi à la colonisation de l'Ouest. En prenant possession de ces chemins de fer nous écarterions de notre vie politique les plus grands dangers, en ce que nous bannirions de la politique les propriétaires actuels de ces chemins de fer. Le système qui règne aujourd'hui est mauvais. Je ne m'attarderai pas à critiquer ce qui s'est fait dans le passé; ce dont on s'est plaint, c'est que les propriétaires et promoteurs de chemins de fer se sont immiscés dans notre politique et l'ont démoralisée. Je n'insisterai pas sur ce point; mais je crois que notre vie publique serait meilleure et plus pure, et que le service de nos chemins de fer s'améliorerait si nous avions recours à la nationalisation et savions l'appliquer comme il convient. Mais nous ne voulons pas de nationaliisaton qui ait pour effet de nous obliger à faire comme l'Intercolonial, c'est-à-dire à prendre possession des chemins de fer qui périclitent dans l'Est, à les acheter après avoir aidé à les construire, sous prétexte qu'ils passent dans une région nouvelle où le trafic local est insignifiant. Je ne crois pas à l'idée de nous charger des fardeaux que le Canadien-Nord ou tout autre chemin de fer aura trouvé trop lourds pour lui-même. Prenons tout ou ne prenons rien, assurons-nous ce qui est avantageux comme ce qui est onéreux dans tout cela, et ne faisons des différents réseaux qu'un seul tout. C'est en faisant du Grand-Tronc-Pacifique un seul grand réseau de chemins de fer publics que l'on assurera son salut, et cela ajoutera à la gloire de l'opposition, car ce chemin de fer est le fruit de ses œuvres.

L'hon. M. LEMIEUX: Si les trois chemins de fer transcontinentaux étaient nationalisés, qui en aurait l'administratiion, d'après mon honorable ami?

M. MACLEAN (York-Sud): Comme démocrate, je suis porté à croire que ce serait le peuple, représenté à cette fin par une commission.

L'hon. M. LEMIEUX: Je comprends cela. Je ne suis pas opposé à la nationalisation, je l'ai moi-même prônée l'autre soir; mais quels hommes mon honorable ami choisirait-il?

M. MACLEAN (York-Sud): Les meilleurs que je pourrais trouver, et il est possible d'en trouver de bons. J'ai encore confiance aux hommes qui se sont fait une spécialité de l'exploitation des chemins de fer.

L'hon. M. LEMIEUX: Prendriez-vous un homme comme le baron Shaughnessy, pour les administrer?

M. MACLEAN (York-Sud): C'est un de ceux que je choisirais, si je pouvais obtenir ses services.

M. LEMIEUX: Voilà la difficulté. Pourrait-on les avoir?

M. MACLEAN (York-Sud): Nous avons vu, en Amérique, des avocats distingués, des capitalistes, d'habiles administrateurs de services publics, entrer à l'emploi des grandes compagnies et acquérir des fortunes pour eux-mêmes, tout en faisant faire de superbes affaires à leurs patrons. Depuis une vingtaine d'années aux Etats-Unis, il s'est produit un changement dont nous commençons à observer des indices au Canada. Beaucoup de gens sont d'opinion qu'il n'y a pas de carrière plus avantageuse que d'entrer au service de l'Etat. Je connais des jeunes gens sortis de nos universités, qui ont acquis une grande expérience dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer, des institutions financières et des grandes compagnies.

Je pourrais mentionner une vingtaine d'hommes, âgés d'environ trente-cinq ans, qui ont la noble ambition de se consacrer au service de l'Etat. Dans les temps où nous vivons, la vie n'a pas d'agrément pour ceux qui n'ont ni le désir ni la volonté de s'intéresser à une grande cause.

Mon idée serait de faire administrer les chemins de fer par une commission. Je demanderais certainement au baron Shaughnessy d'en faire partie. Je ne crois pas que sir William McKenzie s'y connaisse beaucoup en matière d'expoitation de chemin de fer, bien que ce soit un Napoléon, en matière de construction; mais il a su s'assurer les services de deux hommes de grande valeur. M. Bury est un homme dont le concours serait précieux dans une commission. Quelqu'un aurait-il des objections à M. Gutelius? Mettons nos voies ferrées à l'abri des influences politiques et confions-en l'administration et l'exploitation à trois ou cinq hommes de ce calibre. Ecartons la politique de ce service. . . .

M. BENNETT (Calgary): Il ne suffit pas de le dire, pour que la chose soit faite.

M. MACLEAN (York-Sud): La chose vaut la peine d'être essayé et je préférerais en faire l'expérience que de continuer le système actuel. Je n'ai jamais perdu confiance dans les Canadiens. J'aimerais à voir l'honorable député qui met en doute l'intégrité de ses compatriotes. . . .

M. BENNETT (Calgary): Je proteste contre cette accusation. Je n'ai jamais mis en doute l'intégrité de mes compatriotes. J'ai simplement dit que, malheureusement, il ne suffit pas de dire que la politique doive être écartée de l'administration des chemins de fer, pour que la chose soit faite.

M. MACLEAN (York-Sud): J'accepte la correction de mon honorable ami. Je n'hésite pas à dire que je suis partisan de la nationalisation de nos voies ferrées; je voudrais que l'administration en fût confiée à des Canadiens, pour faire cesser les abus dont le peuple souffre présentement.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne croit-il pas que les membres de cette commission deviendraient les rois du pays?

M. MACLEAN (York-Sud): Trois sages sont venus de l'Orient et remercions le Ciel de ce qu'ils aient aperçu l'étoile et nous aient apporté la myrrhe et l'encens.

L'hon. M. GRAHAM: Quels étaient les deux autres?

M. MACLEAN (York-Sud): Mon honorable ami voudrait-il en être? On prétend qu'il est à la recherche d'une position.

L'hon. M. GRAHAM: Je demande quels sont les deux autres sages dont parle l'honorable député.

M. MACLEAN (York-Sud): Nous n'en manquons pas dans le pays; les uns viennent de l'Est et d'autres de l'Ouest. La génération actuelle du Canada contient les plus beaux types d'hommes et de femmes qu'on puisse trouver dans le monde entier. Personnellement,

je n'ai jamais vu de plus beaux spécimens d'hommes que les jeunes gens de ma ville et de mon comté qui, depuis un an ou deux, se sont enrôlés pour aller combattre pour l'empire. C'est l'esprit de sacrifice, de dévouement et de patriotisme dont ont fait preuve ces jeunes Canadiens qui m'inspire confiance et qui me fait dire que nous pouvons trouver, ici, les hommes capables d'administrer nos voies ferrées. Je pourrais parler sur cette question pendant une semaine. . .

Plusieurs DÉPUTÉS: Continuez.

M. MACLEAN (York-Sud): Non. Je n'ajouterai que quelques mots. Je suis si convaincu que cette question de la nationalisation des chemins de fer touche au moment psychologique que je voudrais voir le Parlement donner instruction au Gouvernement d'opérer la réforme immédiatement. J'avertis les ministres du grand danger qu'ils font courir au pays, en ne profitant pas de l'occasion qui se présente. Nous aurons bientôt des élections et les grands directeurs de chemin de fer ne manqueront pas d'intervenir et de combattre toute tentative de réforme. J'espère que l'honorable chef de l'opposition, qui réclame la paternité du Grand-Tronc-Pacifique, se rend compte aujourd'hui des défauts de sa progéniture et qu'il est disposé à aider le Gouvernement à mener cette entreprise à bonne fin.

Vu qu'un triomphe politique l'attend peut-être à la prochaine élection—le résultat d'une élection étant toujours incertain—il serait fortement tenté, cela va de soi, de revenir avec un programme tendant à faire revivre et à exécuter le premier projet du Grand-Tronc-Pacifique et de l'ancien Grand-Tronc, et de faire de ces compagnies les rivales de toutes les autres. Je ne veux pas voir ce spectacle; j'aimerais que les deux côtés de la Chambre missent tout en œuvre pour l'empêcher et pour résoudre le problème dès maintenant. La prise de possession d'un chemin de fer dénouerait la situation —peu importe lequel, pourvu qu'on obtienne un réseau transcontinental. Ce chemin de fer desservirait tous les endroits, sauf la région de la province d'Ontario qui s'étend à l'ouest de Toronto, et elle est déjà pleine de voies ferrées.

M. BENNETT (Calgary): Et les têtes de ligne?

M. MACLEAN (York-Sud): Oui, j'en parlerai des têtes de lignes.

M. NESBITT: Je m'intéresse beaucoup à ce débat, et avant que vous entamiez ce sujet, j'aimerais savoir quelle sorte de commission vous proposeriez afin de soustraire le chemin de fer aux influences politiques et aux exigences des partis.

M. MACLEAN (York-Sud): Je le soustrairais aux exigences politiques, et la population canadienne ferait en sorte que ceux qu'elle enverrait au Parlement et à qui elle confierait cette tâche se tinssent éloignés de la sphère politique. Les hommes publics peuvent être tenus en laisse. Les habitants de ce pays les contiendront dorénavant. De nos jours, en Angleterre, on fait faire le tremplin aux hommes publics qui ne se rendent pas aux désirs de la population. Chaque député qui se trouve ici sait que ses électeurs ont les yeux sur lui et qu'il est plus que jamais sous leur férule. La conscience publique est éveillée; elle s'attend à l'accomplissement des devoirs publics et la nation l'exigera et l'obtiendra. Que ces chefs lui donnent de bons conseils, et tout ira bien; sinon, le public prendra l'affaire en main.

Quant à la duplication des services, sir Adam Beck a prié le Parlement de venir en aide à certaines voies ferrées qu'il administre dans la province d'Ontario.

M. MORPHY: Il ne veut pas d'aide, dit-il.

M. MACLEAN (York-Sud): Il a adressé une requête au Parlement et il se propose de construire certaines lignes. Pour le salut public comme il le comprend, sir Adam Beck veut doubler une ligne de chemin de fer de la province d'Ontario. Je prétends que nous avons là toutes les voies ferrées nécessaires.

Lorsque j'ai dit que le Nord-Canadien n'avait pas de voies ferrées à l'ouest de Toronto, je savais, il va sans dire, que nous pouvions acquérir des droits de parcours sur les lignes existantes de cette partie d'Ontario, et faire ainsi de l'Intercolonial, du Transcontinental ou du Nord-Canadien un beau réseau transcontinental qui nous conduirait dans toutes les parties du Canada. Ce réseau, raccordé à celui du Grand-Tronc, formerait un beau chemin de fer. La meilleure voie transcontinentale de toutes, bien entendu, serait celle du Pacifique-Canadien reliée au Transcontinental et à l'Intercolonial, et je consentirais à faire de grandes largesses à la compagnie du Pacifique-Canadien, afin de mettre un tel projet à exécution.

M. BENNETT (Calgary): Les embranchements du Pacifique-Canadien sont meilleurs mais sa ligne principale ne vaut pas autant.

M. MACLEAN (York-Sud): La voie du Pacifique-Canadien est la meilleure dans la province de Québec où se sont construits les premiers chemins de fer du Canada. Le projet le plus insensé est celui de doubler inutilement les têtes de lignes en ce pays. Je parlerai d'abord des ports de mers servant de têtes de ligne, et de la place qu'il y a au Canada pour les ports de mer d'Halifax et de Saint-Jean, comme pour ceux de Québec et de Montréal. A l'heure qu'il est, nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir de grands ports de mer et toutes les installations terminales qu'ils exigent dans quatre grandes villes, ou plus; mais nous pouvons en avoir un, deux ou trois. Nous pourrions commencer par un dans le meilleur port de mer de l'Amérique du Nord et le drapeau anglais flotterait sur ce port de mer. Nous faisons d'Halifax un port de mer; Saint-Jean nous tend la main et obtient quelque chose; nous créons un grand port à Montréal et, au fait, l'établissement de presque tous ces ports peut être justifié.

M. BENNETT (Calgary): Lorsque les travaux d'amélioration que nous projetons seront achevés, Halifax sera le meilleur port du monde.

M. MACLEAN (York-Sud): Le meilleur port du Canada pour le commerce général. Quant aux installations terminales des grandes villes, la gare du Grand-Tronc dans la rue Bonaventure, a été dernièrement la proie des flammes.

Mackenzie et Mann percent un tunnel à travers le Mont-Royal pour donner accès à la grande gare terminale de Montréal.

Le Pacifique-Canadien a établi à Montréal une vaste gare terminale, la gare Windsor, qu'il vient encore d'agrandir. A Montréal, il n'y a pas place pour trois gares terminales, mais il devrait y en avoir une qui fût aussi vaste que possible.

M. BENNETT (Calgary): N'est-il pas trop tard maintenant que l'on a fait d'aussi fortes dépenses?

M. MACLEAN (York-Sud): Non, car on s'occupe en ce moment de la reconstruction de la gare Bonaventure.

M. BENNETT (Calgary): Il ne s'agit que de réparations provisoires.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est vrai, mais la compagnie se propose, m'a-t-on dit, d'établir une vaste gare terminale. J'ai vu le plan de la gare terminale que le Nord-Canadien projette d'établir à Montréal; les installations en entraîneraient une dépense de trente à quarante millions.

L'hon. M. GRAHAM: Cette compagnie a fait de grandes dépenses.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est probablement le tunnel du Nord-Canadien qui fournit le meilleur moyen d'entrer à Montréal, et il se peut qu'à l'extrémité du tunnel, dans la ville, il y ait de la place pour une grande gare terminale. Mais il ne devrait y avoir qu'une seule gare terminale à Montréal, comme il ne devrait aussi y en avoir qu'une à Toronto et dans toutes les autres grandes villes, sauf en celles—car il y en a—où il pourrait y avoir quelque avantage à établir des gares terminales de moindre importance. A quoi bon toutes ces gares inutiles à cette heure surtout où les gares terminales sont à la mode? Les frais d'installation de têtes de ligne sont ceux qui de nos jours, pèsent le plus lourdement sur les compagnies de chemin de fer. Il existe deux grandes gares terminales à Winnipeg, et il paraît que l'on projette d'en établir une nouvelle à Vancouver.

M. BENNETT (Calgary): On a déjà vendu pour dix millions d'obligations.

M. MACLEAN (York-Sud): Que l'on fasse servir ces obligations aux objets de la guerre.

M. STEVENS: A Vancouver, quatre lignes de chemins de fer aboutissent à une même gare terminale.

M. MACLEAN (York-Sud): Tant mieux! Par le temps qui court on ne doit certainement pas s'opposer à la concentration du trafic. Dans les villes, l'une des principales cause de dépenses réside dans les voies que les compagnies rivales possèdent aux gares terminales. En certains endroits, la commission a réussi à obtenir l'usage en commun de ces voies, mais il est bien évident que la situation se trouverait sensiblement améliorée si, dans une ville de l'importance de Montréal, par exemple, les voies terminales relevaient toutes d'une seule administration, si l'on s'en servait dans l'intérêt du public et non pas pour battre monnaie, comme on fait aujourd'hui. Nulle compagnie de chemin de fer ne peut se servir de la voie d'une autre qu'à la condition de la faire bénéficier de tout son trafic.

La nationalisation aurait le grand avantage de favoriser l'amélioration des installations terminales dans les principales villes où l'on pourrait économiser des sommes fabuleuses sur le recueillement et la distribution du trafic. Les compagnies de chemin de fer ont fait des frais énormes, sans raison parfois, pour se doter d'installations de têtes de ligne dans les villes. Ces installations, on pourrait les

perfectionner. La tâche n'est point facile, elle est lourde; mais il ne nous reste pas d'autre alternative que d'assumer le lourd fardeau des graves problèmes qui se posent à l'heure actuelle. Ces problèmes, il faut en aborder la solution; on ne saurait les écarter plus longtemps. L'amélioration de nos voies de transport peut influer beaucoup sur le développement et l'avenir du pays, de même qu'elle est susceptible de contribuer dans une large mesure à l'union et au bonheur du peuple canadien. Les erreurs du passé, nous devons les réparer. Ce qui fait le mérite de l'homme vraiment repentant, ce n'est pas seulement le repentir, mais aussi le désir de mieux faire...

M. BENNETT (Calgary): Afin d'obtenir la récompense due au repentir.

M. MACLEAN (York-sud): Je veux bien—mais je ne me donne pas en exemple. J'ai exposé les grandes lignes de la question, m'efforçant tout particulièrement de faire voir au Gouvernement combien il serait dangereux de mêler un tel projet à la campagne qui précédera l'élection qui devra avoir lieu un jour ou l'autre. Je demande au premier ministre, au Gouvernement de nationaliser dès à présent au moins une ligne de chemin de fer, ligne du Grand-Tronc, celle du Nord-Canadien ou même celle du Pacifique, qu'il la nationalise en entier. Dès demain, il pourrait prendre possession du Pacifique-Canadien sans avoir un sou à débourser: il lui suffirait de garantir le paiement de certains dividendes sur les actions. Je sais comment il faut s'y prendre. Je suis prêt à me joindre à d'autres pour aller trouver ceux qui sont en mesure d'autoriser un tel marché; et ce marché, il est possible. Je me fais fort de trouver les hommes capables de le conclure. C'est beaucoup dire, n'est-ce pas? Pour le moment, je ne cherche à faire avorter aucun projet.

C'est à l'Etat de venir en aide à ces chemins de fer. On serait mal avisé de les pousser à la banqueroute, quand nous pouvons en faire l'acquisition par des voies pacifiques. Le ministère, à mon avis, peut en négocier l'acquisition; le danger serait de ne pas profiter de l'occasion et de retarder jusqu'après une élection ou d'attendre le rapport de la commission que l'on veut créer. Qu'on nomme une commission, je ne m'y oppose pas, mais je ne me laisserai pas dicter par ses décisions. Je demande au premier ministre et à son ministère de proclamer qu'au lieu d'adopter le projet de l'opposition en ce qui concerne le Transcontinental, il se propose de faire pour le compte de l'Etat l'acquisition de cette entreprise. Dans sa lettre, M. Smithers en fait la proposition. Je veux faire comprendre au premier ministre que le moment d'agir est venu. Le succès est assuré, pourvu qu'on saisisse l'occasion, et jamais occasion plus favorable ne se présentera à l'avenir.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: L'honorable député croit qu'il ne faut pas compter sur la constance humaine.

M. MACLEAN (York-Sud): On en a souvent eu la preuve.

L'hon. M. PUGSLEY: Si l'honorable député me le permet, je poserais une question.

M. MACLEAN (York-Sud): Avec plaisir.

L'hon. M. PUGSLEY: On dit que l'honorable député est dans les petits papiers du gouvernement, on veut affecter $18,000,000 à un prêt au Grand-Tronc-Pacifique. M. Smithers a dû retirer son offre et ses assertions, au moins suffisamment pour ouvrir la voie à cette proposition qui paraît tout à fait s'écarter du projet primitif. L'honorable député a dû s'expliquer là-dessus dans les caucus et peut sans doute nous renseigner.

M. MACLEAN (York-Sud): Je regrette de n'avoir aucun renseignement à donner. Le Gouvernement a pu se désister de ses droits, je l'ignore; mais l'offre de M. Smithers est là signée de sa main et consignée dans le recueil de lois du Canada.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi offrir un prêt de $18,000,000, dont il ne veut pas.

M. MACLEAN (York-Sud): Je suppose qu'il y a consenti. Je n'ai jamais vu personne fréquenter les couloirs de la Chambre qui ne fût prêt à accepter tout ce qu'on lui offrait. Non, je fais erreur; j'y ai rencontré des gens à qui l'on a fait des offres, et qui les ont refusées, et ceux qui les avaient faites n'ont eu qu'à s'éclipser. La chose n'est pas arrivée souvent, mais elle est arrivée. Je ne crois pas qu'on laisse M. Smithers se dédire; quant à moi, je le tiendrais à son offre, c'est notre chance, une chance qui ne se présentera plus. De nouveau je rappelle au premier ministre que devant la nation, alors que le très honorable député (sir Wilfrid Laurier) présentait son projet d'un chemin de fer Transcontinental, il a déclaré que c'était à l'Etat de se charger de l'entreprise. Le jour a lui, l'heure a sonné où il nous faut faire notre devoir. Aujourd'hui le Grand-Tronc se présente suppliant. Jamais pareille chan-

ce ne se retrouvera. Nous pouvons nous emparer du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique, les relier à l'Intercolonial et faire de ces lignes un grand réseau qui donnera au peuple un meilleur service, développera l'Ouest canadien et établira des tarifs plus modérés.

Alors sera-t-il loisible d'orienter notre système de chemins de fer, comme Bismarck indiquait, pour des fins nationales, la défense nationale, le développement national. Quel est le secret des succès remportés par l'Allemagne, pourtant l'ennemi de la liberté humaine? L'histoire de l'Allemagne est le miracle d'une nation, qui compte une population très dense, se développant sans ressources notables, sans fer, sans houille, et pratiquement sans commerce. Bismarck se dit: Il faut nationaliser les chemins de fer; il faut les faire servir au développement des industries domestiques en donnant à ces dernières de plus grands avantages de transport; il faut les utiliser pour aider par l'abaissement des tarifs de chemins de fer nos transports maritimes à nous apporter la matière première et à transporter les produits de nos usines sur les marchés du monde.

L'hon. M. GRAHAM: Mais en Allemagne l'autorité fédérale n'est pas le propriétaire des chemins de fer.

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'ai pas prétendu qu'elle le fût; mais en Allemangne, le pouvoir central, s'entendant avec les gouvernements locaux, ont orienté l'exploitation des chemins de fer vers des fins nationales; d'abord la défense de l'empire et ensuite, le développement du commerce. Le secret de l'immense progrès du commerce allemand vient de ce que la nation pouvait réquisitionner les chemins de fer pour l'encouragement du commerce.

M. BENNETT (Calgary): Et absorber une partie du prix du transport en amenant au bord de la mer les produits qui s'en trouvaient éloignés.

M. MACLEAN: J'avais oublié quelque chose; l'honorable député me rappelle une hérésie flagrante que je soumets ouvertement à ce comité. Sait-on ce qu'on peut faire, lorsqu'on possède un chemin de fer transcontinental? On peut arrêter arbitrairement le coût du transport d'un boisseau de blé. Autrement dit, celui qui a récolté un boisseau de blé, au Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta, en obtiendra le même prix, peu importe la voie d'évitement sur laquelle il peut en donner livraison.

[M. W. F. Maclean.]

C'est peut-être énoncer une autre doctrine hérétique, ce que je n'ai pas l'intention de faire, pour le moment, du moins. Mais la seule façon de régulariser le prix du blé est offert par la possession du chemin de fer, de sorte que le taux de transport d'un wagon chargé de blé et en destination du littoral maritime soit le même, que ce wagon vienne de la Saskatchewan ou qu'il vienne de l'Alberta. C'est probablement la façon qui nous permettra d'assurer la colonisation de toute la région de l'Ouest: accorder à tous les intéressés des taux semblables de transport par chemin de fer. On a réellement reconnu cette doctrine en Allemagne, en Autriche-Hongrie, au sujet du transport des ouvriers. Peu importe que la distance soit de 5, de 10 ou de 20 milles, les ouvriers peuvent se rendre au travail, le matin, avec presque le même billet, dans chaque cas. Cela est fait en vertu de la nationalisation. On peut accomplir beaucoup de choses grâce à la possession des chemins de fer par l'Etat, on peut certainement développer l'Ouest.

M. BENNETT (Calgary): En rendant uniformes les taux de transport des marchandises on peut prévenir la demande de la franchise du blé.

M. MACLEAN (York-Sud): L'autre jour, j'ai rencontré un homme que plusieurs membres de cette Chambre connaissent, et il m'a mis en garde contre certaines de mes opinions. Il m'a dit: "Si la concurrence dans les transports des marchandises nous manque, au Canada, nous avons la concurrence dans le service et cela signifie beaucoup." Il y a quelque chose dans cela; l'expéditeur est mieux traité, s'il est en mesure de demander le service d'un autre concurrent. On peut invoquer des raisons en faveur de la possession individuelle et il y a peut-être à reprendre dans la nationalisation autant qu'on peut trouver à redire contre la possession individuelle. Je suis prêt à retirer tout ce que j'ai dit en faveur de la possession publique et à permettre qu'on se moque de tout cela, mais, ici, en ma qualité de représentant d'une partie du peuple de ce pays, je dis que ceux que je connais et représente sont en faveur de la possession par l'Etat de tous les chemins de fer. Je crois que le sentiment de ma propre province, d'un grand nombre de journaux—en réalité, de tout le Canada—est en faveur de ce principe. Le sentiment semble prévaloir que l'ancien système se meurt.

Si la guerre nous a appris quelque chose, c'est ce que j'ai dit à un Anglais bien connu, lors de son passage, à Ottawa, l'autre jour—et je l'ai plutôt ennuyé parce qu'il

m'a demandé de lui indiquer le chapitre et le verset. Je n'ai pu le faire au juste. Je lui ai dit: "S'il est une chose que la guerre nous a enseignée, c'est de mettre en pratique en les appliquant à ces temps de guerre les mots de Saint-Jean, dans l'Apocalypse: "J'ai vu un nouveau Ciel et une terre nouvelle". Cette guerre nous a placés sur une nouvelle terre. Les problèmes sont nouveaux, nouvelles sont les perspectives et l'homme politique qui doit conduire est celui qui a la vision d'un monde nouveau et national—et entrevoie la solution de ces nouveaux problèmes. Jamais on ne peut résoudre ces derniers avec les anciennes méthodes —que ces problèmes se rattachent ou non au commerce ou aux chemins de fer. On peut envisager chaque chose maintenant et on doit étudier sous un nouveau jour la question des chemins de fer.

Bien que la population des Etats-Unis, prise dans son ensemble, n'ait pas encore foi dans la nationalisation elle y arrive avec une rapidité, qu'un bon matin, on verra un homme comme Roosevelt à la tête des affaires des Etats-Unis. Sous le prétexte d'une loi protégeant le courrier public ou quelque chose de semblable, il inauguera ce système qui sera mis en vigueur, au grand contentement de la population des Etats-Unis. Je fais cette prédiction et je dis que si nous ne nous préoccupons pas activement de la question de la nationalisation de nos chemins de fer, les Etats-Unis auront la nationalisation avant nous. Soixante-quinze pour cent de leurs chemins de fer sont tombés en liquidation, dans un temps ou dans un autre; il en aurait été ainsi de tous les autres, n'eût été la quantité considérable de commandes faites aux Etats-Unis, en conséquence de la guerre. Mais l'ancien état de choses reviendra; on devra alors s'occuper des résultats d'un dédoublement de voie inutile. Je dis—et je veux graver ceci dans la mémoire de tous—que l'heure est maintenant venue de nationaliser un de ces chemins de fer, au moins, et que, grâce à la force que nous donne cette prise de possession, nous pouvons traiter avec les autres à nos propres conditions et pour le plus grand avantage du Canada.

M. H. H. STEVENS (Vancouver): A cette heure de la session, je ne me propose pas de prendre beaucoup du temps du comité...

M. BURNHAM: Très bien! très bien!

M. STEVENS: Avec sa franchise habituelle, mon honorable ami de Peterborough dit: Très bien! très bien!

Il est pourtant des choses que je devrais dire à ce comité. Premièrement, je dois féliciter l'honorable député d'York-Sud de son magnifique exposé de la question cet après-midi. Je l'ai écouté attentivement, et j'ai été heureux de l'entendre. Je ferai mon profit de beaucoup de ce qu'il nous a dit. Depuis ma jeunesse je rêve de la nationalisation des utilités publiques en Canada. J'y ai songé tout le temps, et je crois que c'est l'idéal que nous devons chercher à atteindre, si c'est possible. Mais à mesure que je vieillis, je constate que s'il est bon de s'attacher à la poursuite d'un idéal, il ne faut pas faire abstraction des moyens de l'atteindre. Il y a la théorie et la pratique, et lorsque j'étudie le grand problème que le Canada est appelé à résoudre: la nationalisation de nos voies ferrées, après qu'elles ont été pendant une si longue période la propriété de compagnies particulières, je suis presque surmonté à la pensée du problème épineux que seront appelés à résoudre les administrateurs.

Pour donner un exemple, mon honorable ami (M. Maclean) prendrait un fusil, le pointerait à la tête de la compagnie du Grand-Tronc et lui dirait: Venez ici à Ottawa, discutons la question, et liquidez ou transigez à votre choix. C'est un moyen théâtral, et il peut convenir à mon honorable ami, mais certaines choses ne doivent pas être perdues de vue. En premier lieu nous devons considérer les effets indirects sur le pays en général d'un bouleversement de ce genre, et en opérant la nationalisation des voies ferrées, nous devons, autant que possible, éviter de bouleverser le commerce ou de disloquer les divers intérêts en jeu.

Ce n'est pas mon intention de faire un long discours, ni de répondre à mon honorable ami parce que je suis entièrement d'acord avec lui. Je diffère seulement sur un point: pour lui, la question paraît des plus simples; à mes yeux, elle est des plus complexes et des plus épineuses. Par exemple, mon honorable ami nous dit qu'il s'adresserait à la compagnie du Pacifique-Canadien et lui offrirait 7 pour 100 pendant vingt ans, et il ajoute qu'à ces conditions nous pourrions acquérir les lignes du Pacifique-Canadien dès demain. Cela est bon à dire, et je crois mon honorable ami sincère, mais lorsque je songe au baron Shaughnessy, à M. Bury et à l'armée d'arbitres et d'avocats, à la somme énorme d'actions et débentures au grand nombre d'institutions financières intéressées

d'hôtels, de steamers, de gares, de têtes de ligne, d'élévateurs et autres ramifications de ce grand réseau, je perds pied.

Il faudrait, à mon avis, au moins une année à une commission composée des spécialistes les plus experts pour étudier la question et c'est ce que le Gouvernement propose. Il nous dit: Votez-moi $150,000, et je m'assurerai les services des meilleurs spécialistes que nous pourrons trouver, je leur confierai la tâche pour une année ou neuf mois, et ensuite à la prochaine session du parlement, nous présenterons leur rapport ainsi que les vues du Gouvernement. C'est ce qui nous est proposé dans le moment. Pour ma part, je crois que cette proposition est sage, prudente, et rationnelle.

Je veux répondre à quelques-uns des arguments présentés par des honorables messieurs de la gauche au sujet du problème que le Canada, a aujourd'hui à résoudre. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) et d'autres nous répètent sans cesse que toutes nos difficultés de chemin de fer sont à l'ouest des montagnes Rocheuses. Ils disent que si nous pouvions nous débarrasser du lourd fardeau de la Colombie-Anglaise, tout irait à merveille.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député voudra-t-il cesser de dire des sottises?

M. STEVENS: Je remercie mon honorable ami de son interpellation, mais je ne dis pas de sottises. Mon honorable ami a déclaré dans cette enceinte, il n'y a pas plus de huit jours, et il a dit a plusieurs reprises que la cause de tous nos embarras était le prolongement de ces lignes jusqu'à la côte du Pacifique.

L'hon. M. OLIVER: Je demande pardon à l'honorable député.

M. STEVENS: Je n'ai pas le temps de parcourir le hansard.

L'hon. M. OLIVER: Je tiens seulement à déclarer que l'assertion de l'honorable député est inexacte.

L'hon. M. GRAHAM: A entendre l'honorable député, nous aurions exprimé le désir de nous débarrasser de la Colombie-Anglaise. J'ai déclaré distinctement que je croyais le temps inopportun pour pousser la construction jusqu'à la côte, mais qu'il fallait que la ligne fût construite un jour. J'ai dit que la construction n'en devrait pas être poursuivie pour le présent, mais je n'ai rien dit au sujet de la Colombie-Anglaise, et il était question du Nord-Canadien.

M. STEVENS: Mes honorables amis ne penvent échapper à ce fait que, cette année comme dans les autres sessions, chaque fois que, dans cette Chambre, la situation des chemins de fer est débattue, toujours ils parlent de la Colombie-Anglaise comme étant le point où la difficulté est la plus considérable. Ayant l'entière responsabilité du Grand-Tronc-Pacifique, il va de soi qu'ils ne disent jamais de mal de ce chemin. Quant au Nord-Canadien, le territoire qu'il traverse dans la Colombie-Anglaise est très fertile, et je vais donner à la Chambre, si elle me le permet, quelques idées des ressources de cette province des côtes du Pacifique. Mon honorable ami d'Edmonton sait fort bien qu'une des régions les plus riches de l'Alberta se trouve entre le faîte et Edmonton. Il sait partiellement que, tout de suite à l'ouest de la passe, du côté de la Colombie-Anglaise, nous avons quelques-unes des meilleures terres arables du Canada. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise possède, à l'heure où je vous parle, 6,000,000 d'acres d'excellentes terres arables dans la région de la rivière de la Paix, dont il a été réservé 4,500,000 acres dans le but exclusif de les concéder pour des fins de colonisation.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député nous dira-t-il ce que cela peut avoir à faire avec le Canadien-Nord?

M. STEVENS: Si mon honorable ami veut bien se contenir un moment, je vais le lui dire. Je ne dis pas que le Nord-Canadien traverse cette région; je dis qu'à l'ouest des montagnes Rocheuses, il y a de grandes étendues de terre susceptibles d'une mise en valeur qui donne de l'occupation non seulement à nos chemins de fer actuels mais à d'autres qui ne sont pas encore construits et devront l'être. Le prolongement de la ligne de Dunvegan, par exemple, depuis Edmonton jusqu'à Fort-George, passerait par cette région.

L'hon. M. OLIVER: Si j'ai bien compris le sens de ses remarques, mon honorable ami a fait entendre à la Chambre qu'il allait nous dire quel territoire le Nord-Canadien mettait en valeur dans la Colombie-Anglaise.

M. STEVENS: Je n'ai rien dit de cette sorte. J'ai dit que j'allais donner quelques idées des ressources qui, dans la Colombie-Anglaise, justifient, selon moi, la dépense

que l'on a faite dans cette province à l'occasion des chemins de fer. Peut-être qu'une partie de cet argent a été dépensé un peu trop tôt, mais les ressources de la province justifieront, non seulement les dépenses déjà faites, mais d'autres encore.

L'hon. M. OLIVER:: L'honorable député dira-t-il qu'une partie quelconque des sommes dépensées à l'occasion du Nord-Canadien se rapportent au territoire dont il parle?

M. STEVENS: Non, mais il passe par un territoire qui va depuis le point où il quitte la voie du Pacifique-Canadien, ou en face, et un point au nord de la rivière North-Thompson. Il passe par une région qui est une des plus fertiles de la Colombie-Anglaise, ou même du Canada, une région que nul chemin de fer n'a encore touchée et qui était inaccessible jusqu'à l'heure où le Nord-Canadien a été établi. Cette région est de plus extrêmement riche en minéraux. Il se peut que la construction du Nord-Canadien dans la vallée du Fraser à côté du Pacifique-Canadien prête à la critique, mais, d'autre part, il faut se souvenir que le Fraser et le Thompson vont de Kamloops à la côte. Ce fleuve est large et turbulent et le chemin de fer le longe d'un côté. Il est impossible de servir l'autre côté avec cette ligne, mais le Nord-Canadien longe le côté opposé et, lorsque le Pacifique-Canadien en passe de l'autre bord, le Nord-Canadien en fait autant et prend sa place. De cette manière, les deux côtés du fleuve se trouvent servis. Ce serait un travail fort coûteux que de doubler la voie du Pacifique-Canadien à travers ce que l'on appelle le canon du Fraser.

L'établissement du Nord-Canadien dans la vallée du Fraser donne en quelque sorte une double voie, grâce à la présence du Pacifique-Canadien dans son voisinage. Ce que j'en dis est simplement pour montrer que la construction du Nord-Canadien sur le littoral du Pacifique n'est pas, comme d'aucuns voudraient nous le faire croire, une charge inutile. Cela peut surprendre, mais il n'en est pas moins vrai que, d'Edmonton à la côte la pente du Nord-Canadien est moins sensible que d'Edmonton à Fort-William par la même voie, et elle est infiniment plus commode que celle du Pacifique-Canadien à travers les montagnes Rocheuses. Je me souviens qu'il y a vingt-deux ans, lorsque j'ai été pour la première fois à la Colombie-Anglaise, nous avions le Pacifique-Canadien dont la ligne franchissait ces montagnes. Nous avions aussi le mont Field et autres monts fort élevés que l'on a percés de manière à réduire considérablement la rampe. C'étaient des pentes de 5 à 5½ p. 100, pentes presque impossibles, et il fallait employer deux, trois et même quatre locomotives pour remorquer un convoi sur ces rampes. Tous ceux qui sont au courant de l'exploitation des chemins de fer le savent, c'est là une pente presque impossible pour le transport économique des marchandises. Le Pacifique-Canadien a réduit ces pentes, à grands frais; mais il en existe encore de 2 à 2½ p. 100. La compagnie du Pacifique-Canadien consacre $100,000,000, à l'amélioration et à l'extension de sa ligne en Colombie-Britannique. Une forte partie de cette somme a déjà été appliquée à des travaux de souterrains, à la réduction des pentes, à l'établissement de doubles voies de fer et à des extensions; or, cette compagnie n'entreprendrait pas pareilles extensions, si elle ne se croyait pas autorisée à le faire. En dernière analyse, ces travaux coûteront $100,000,000 et si la compagnie les a entrepris, c'est que la construction du Nord-Canadien a créé la concurrence, et comme les pentes de ce dernier réseau étaient meilleures, le Pacifique-Canadien courait le danger de se voir supplanté par un réseau supérieur. On a prétendu que, comme il s'agit d'une contrée à population disséminée, ces extensions n'ont pas de raison d'être.

A l'époque de la construction du Pacifique-Canadien, lorsque l'honorable Edward Blake affirma que les recettes de ce réseau seraient insuffisantes pour subvenir aux frais de la graisse radiale employée sur la voie, il y avait 170,000 âmes à l'ouest des grands lacs. En 1903 ou en 1904, la Colombie-Britannique comptait une population de 175,000 âmes. En 1914, la population était de 500,000. En présence de la construction du Pacifique-Canadien, alors que ce vaste territoire ne comptait que 170,000 âmes, on peut bien affirmer que la construction du Nord-Canadien n'était pas chose injudicieuse, au point de vue commercial et qu'elle avait tout espoir de succès.

Je désirerais inscrire au hansard quelques chiffres au sujet des ressources et des produits de la Colombie-Anglaise, afin de dissiper l'impression régnant dans l'Est au sujet de la décadence de cette province. Pour la production minière, je cite surtout la statistique de 1913-1914, parce que c'est la dernière que j'ai pu me procurer à la bibliothèque, les derniers relevés ne semblant pas encore être à la disposition du public. D'après la statistique de 1913-1914, la production minière, pour tout le Canada, de 1896 à 1913 a été de $1,500,000,000, et les produits des mines pour la Colombie-Anglaise seule ont été de $395,000,000. Ainsi,

au cours de 28 ans, de 1886 à 1913, la Colombie-Anglaise a produit 26 p. 100 de tous les minéraux du Canada. Sur ces $395,000,000 de produits de la Colombie-Anglaise il en figure 34 p. 100 entre 1906 et 1913, soit durant les sept dernières années de la période citée. En 1913, la production minérale a été de $30,150,000, et en 1912, de $32,440,000.

Les dividendes payés par les compagnies minières de la Colombie-Anglaise, en 1913, se sont élevés à $2,400,000. Il fallait citer ces chiffres, pour bien établir la situation actuelle de ma province.

Un mot des pêcheries, sujet sur lequel reviennent souvent nos collègues des Provinces maritimes. Le Canada s'enorgueillit à juste titre des pêcheries des provinces maritimes. La production totale des pêcheries canadiennes, en 1913, a été de $33,390,000 et sur cette totalité la Colombie-Britannique a produit $14,455,000 soit la moitié de la production totale, ayant le double de la valeur de celle de la Nouvelle-Ecosse.

Quant à l'agriculture, au dire de nombre de personnes qui n'ont jamais visité la Colombie-Anglaise et ne connaissent ni ses magnifiques vallées ni leur fertilité, c'est un pays impossible au point de vue agricole. En 1910, la production agricole s'est élevée à $14,000,000; mais en 1913, elle s'était accrue de $10,000,000, la totalité atteignant $24,000,000. Cette progression s'est accentuée, d'année en année, oscillant entre $2,000,000 et $4,000,000, anuuellement. En 1913, la Colombie-Anglaise a consacré $322,000 à l'encouragement des industries agricoles. A ce chiffre est venue s'ajouter la superbe subvention de $46,000 accordée par le gouvernement fédéral et ainsi une somme globale de $370,000 a été consacrée à l'agriculture, en 1913. J'ai quelques chiffres à ajouter au sujet de l'industrie forestière, l'industrie fondamentale de la Colombie-Anglaise. Je prie cette Chambre de bien retenir qu'il existe quatre grandes industries en notre province: l'industrie forestière vient en première ligne, puis l'industrie minière, au second plan, et sans doute avec le temps elle supplantera la première ; viennent ensuite l'agriculture et l'arboriculture fruitière, puis la pêche et en outre, force manufactures, transports, commerce maritime, etc. En matière d'industrie forestière, en 1913, année qu'on a tenue pour déficitaire, bien qu'elle ait été encellente en ce qui concerne la coupe des essences, cette coupe a atteint le chiffre énorme de 1,467,000,000 de pieds (mesure de planche) et cette industrie a donné aux habitants de la Colombie-Anglaise plus de $3,000,000 de recettes.

Vous entendez dire dans l'est du Canada par les détracteurs de ma province que le Gouvernement et le peuple sont plongés dans la corruption jusqu'au cou, comme l'a dit un honorable député de cette Chambre et qu'il n'y a pas d'administration régulière des affaires de la province. Je vais montrer à la Chambre que nous administrons nos affaires en Colombie-Anglaise d'après ce que je considère être des méthodes modernes. Les revenus qui sont produits ou perçus en Colombie-Anglaise proviennent de ressources naturelles. Si la Chambre veut me prêter attention, je donnerai des chiffres relatifs aux revenus, qui seront je l'espère une révélation pour quelques-uns de mes honorables collègues qui ont critiqué si fortement et si amèrement l'administration de la province. Je n'ai pas reçu une mission de l'administration mais j'en ai reçu une de la population de la Colombie-Anglaise. S'il y a quelque chose qui peut m'exaspérer c'est de rester silencieux pendant que ma province est diffamée et maltraitée par quelques agitateurs qui, je le dis en passant, cherchent des emplois publics plutôt que le bien du pays.

M. MACDONALD: Mon honorable ami appelle-t-il sir Hibbert Tupper un agitateur?

M. STEVENS: Je ne fais pas allusion à lui. Je dis à mon honorable ami ce que j'ai dit l'autre jour à l'honorable député de Cap-Breton: que sir Hibbert Tupper a fait son attaque contre le gouvernement provincial parce qu'il avait pensé que l'administration ne convenait pas à ses idées. Il n'a jamais adressé une seule critique à l'égard de l'administration des affaires de la Colombie-Anglaise par le gouvernement fédéral.

L'hon. M. PUGSLEY: Personne ne parle de cela en ce moment.

M. MACDONALD: Mon honorable ami avait entrepris de défendre la Colombie-Anglaise.

M. STEVENS: J'ai dit à mon honorable ami que je n'avais pas reçu de mission du gouvernement de la Colombie-Anglaise, mais que j'en avais reçu une de la population de cette province. Je n'ai pas l'intention de garder le silence dans la Chambre, pendant que mon honorable ami de Pictou ou n'importe quel autre deversera de la calomnie sur la province sans donner des faits qui permettront à la Chambre de se prononcer sur les mérites de l'affaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis resté ici pendant toute la session et j'ai été presque continuellement présent aux séances et je n'ai pas entendu un seul membre de la Chambre maltraiter ou diffamer la province de la Colombie-Anglaise, pas un seul. Censurer l'administration des affaires provinciales c'est une tout autre affaire.

M. STEVENS: Mon honorable ami peut se consoler comme il l'entendra avec ses propres idées; mais j'ai siégé ici d'une manière un peu plus régulière que lui, je crois, et j'ai entendu faire ces déclarations.

L'hon. M. PUGSLEY: Par qui?

M. STEVENS: J'en ai cité une il y a un moment. Je ne veux pas faire d'arguties. Mon honorable ami pourra prendre la parole s'il le désire. Je demande à la Chambre de juger de cette administration...

L'hon. M. PUGSLEY: C'est préférable.

M. STEVENS: Le revenu de la Colombie-Anglaise en 1913-1914 s'est décomposé ainsi qu'il suit: Vente de terres, $1,172,950; revenu des terres, $218,000; location des eaux, $62,000; taxe sur la propriété foncière (c'est la taxe sur la propriété immobilière dont certains membres de la Chambre sont si partisans), $501,000; taxe sur les terres en friche, $660,000; soit un total de $2,613,950. Pour les mines, nous avons un revenu de $556,000; droits sur la vente des bois et locations, $3,000,000. Ce montant provient de droits régaliens, de permis et de locations forestières, mais la plus grande partie provient de droits qui vont de 50 cents à un dollar par mille. Les chapitres divers du revenu sont les suivants: propriété personnelle, $212,000; permis d'automobiles, $90,000; taxe sur le revenu, $350,000; droits de succession, $250,000; timbres judiciaires, $100,000; honoraires d'enregistrement, $750,000; permis de chasse, $108,000; assurances incendie, $46,000; pêcheries, $40,000. Pour l'exercice 1913-1914 le revenu total de la Colombie-Anglaise a été de $12,500,000 provenant presque entièrement des ressources naturelles du pays. J'ai aussi quelques chapitres relatifs aux dépenses.

M. MACDONALD: Quel est le montant exact des garanties que la Colombie-Anglaise a prises à sa charge à propos des chemins de fer.

M. STEVENS: Je n'ai pas les chiffres sous les yeux, mais ils se trouvent dans la brochure que mon honorable ami a devant lui. Je crois que le montant s'élève à environ $47,000,000.

M. MACDONALD: C'est seulement pour le Nord-Canadien; mais quelle est la somme pour les autres chemins de fer? Si mon honorable ami doit nous faire l'exposé financier de la province, il devrait nous dire quel est le montant de la dette.

M. STEVENS: Je vous fournirai les chiffres approximatifs à ce propos dans un instant, des revenus ont été dépensés comme suit: Pour l'instruction $1,141,000,— c'est une forte somme à dépenser relativement à l'éducation pour cette province, en sus des sommes qu'ont dépensées de ce chef les villes, les municipalités et les villages.

Cette somme de $1,141,000, a été dépensée pour le soutien d'un système d'éducation qui n'a rien à voir avec les écoles confessionelles. Depuis la plus haute institution jusqu'à la dernière école élémentaire, nous avons des écoles publiques. Pour la construction des routes et des ponts, nous avons dépensé $5,322,000 en 1914-1915 contre $9,600,000 en 1913-1914. Dans l'espace de dix ans la province a dépensé $20,000,000 pour la construction des routes et des sentiers pour les hôpitaux et les institutions de charité, il a fallu débourser $704,000 et pour l'asile des aliénés $496,000. Je cite ces différents articles afin d'établir de quelle manière le gouvernement de la Colombie-Anglaise s'occupe des intérêts de la population de la province.

Il y a un instant à peine, mon honorable ami m'a posé une question au sujet des garanties qui ont été acordées aux compagnies de chemins de fer. Si mes renseignements sont exacts, les garanties qui ont été accordées au Nord-Canadien s'élèvent au chiffre d'environ $40,000,000. Mais tandis que j'en suis sur ce point, laissez-moi vous dire que le chemin de fer Transcontinental national a coûté au pays $129,000 par mille. Est-ce la vérité, oui ou non? Asurément, si la population du Canada juge à propos de payer $129,000 par mille pour la construction d'un chemin de fer transcontinental, ce ne saurait être une mauvaise affaire d'acorder une garantie à un chemin de fer jusqu'à concurrence de $30,000 ou $40,000 par mille, ou jusqu'à concurrence de $40,000,000 pour toute la province.

M. MACDONALD: Quel est le chiffre de la population de la Colombie-Anglaise?

M. STEVENS: Elle est d'un peu plus de 500,000 âmes. En 1901, le chiffre de la population de cette province ne s'élevait qu'à 175,000 âmes. Vu que la population augmente dans de telles proportions, il n'y a pas de doute que la Colombie-Anglaise est appelée à un avenir des plus brillants.

Je me permettrai de rappeler à mon honorable ami, qui désire comparer les chiffres relatifs à la population et à la construction des voies ferrées, que la construction du Pacifique-Canadien a été entreprise à une époque où le territoire tout entier qui est compris entre les Grands lacs et la côte du Pacifique, ne comptait qu'une population de 170,000 âmes; il est donc à propos qu'il se souvienne de cette circonstance lorsqu'il étudie cette question.

Nous entendons souvent soulever la question en ce qui a trait au type de construction de ces voies ferrées. L'ancien ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham) a fait assez fréquemment observer en cette enceinte que le Grand-Tronc-Pacifique est bien mieux construit que le Nord-Canadien, et cela le console de la mauvaise administration dont l'ancien gouvernement s'est rendu coupable relativement à cette grande entreprise.

Nous en a-t-on assez parlé de cette construction permanente et définitive de la voie du Transcontinental. Or, l'honorable député de Renfrew-Sud sait-il que, pas plus tard qu'au mois de décembre dernier, le pont en bois à la traverse du ruisseau de Minnewashta, à l'ouest de Winnipeg, a été renversé par le vent? Ce pont sur chevalets, qui avait un quart de mille de longueur, était de ce type de construction permanente que nous entendons si souvent vanter en cette Chambre. Les honorables députés qui ont profité de l'inauguration du réseau du Nord-Canadien, pour faire le voyage à la côte du Pacifique, l'année dernière, me concèderont, j'en suis certain, que la plate-forme de ce chemin de fer est fort bien construite. Une seule locomotive a réussi à traîner un convoi de seize wagons pullman, un wagon-buffet et un wagon fumoir, si je ne fais erreur, jusqu'au sommet des Rocheuses, exploit qui n'avait jamais été accompli auparavant et que nul chemin de fer n'est en mesure de répéter à l'heure actuelle. Si je dis ces choses, ce n'est pas que je professe un amour très ardent à l'endroit du Nord-Canadien, mais c'est afin d'établir que les sommes d'argent qui ont été dépensées pour la construction de ce chemin de fer en Colombie-Anglaise, l'ont été à bon escient.

A quoi sert-il d'essayer de faire naître l'idée que la province de la Colombie-Anglaise a garanti les obligations de certaines voies ferrées parfaitement inutiles et, qu'en conséquence, les épaules de la population sont chargées d'une dette de $40,000,000?

En réalité, la province a reçu la pleine valeur et même plus, en obtenant la construction de cette voie ferrée, pour chaque dollar que le gouvernemnt provincial a garanti à la compagnie. Une circonstance qui sera peut-être de nature à ouvrir les yeux des honorables membres, c'est qu'au cours du dernier mois,—et qu'on veuille bien le remarquer, l'exploitation de ce chemin de fer n'a été commencée qu'au mois de novembre ou de décembre dernier,—les recettes ont été plus élevées que les dépenses d'exploitation. Voilà qui n'est pas si mal, à mon point de vue; c'est toujours bien un meilleur résultat que celui que l'on a obtenu avec le Transcontinental que l'on a dû exploiter à perte depuis cinq ou six ans. Du moment qu'un chemin de fer réalise suffisamment de recettes, moins de quatre mois après qu'il a été inauguré, pour couvrir ses dépenses d'exploitation, c'est l'indice qu'il constitue une entreprise de tout repos, sur tout si l'on tient compte que le canal de Panama a été fermé à la navigation depuis le mois d'août dernier, de sorte que l'on n'a pas pu expédier de grain par cette route.

Loin de moi l'idée de vouloir lasser l'attention de cette Chambre en citant d'autres statistiques, mais je désire tout de même ajouter encore quelques mots afin de vous parler du brillant avenir qui est réservé à la ville et au port de Vancouver. Mon honorable ami (M. W. F. Maclean) a énuméré quelques-uns des grands ports de mer que nous possédons au Canada; or, pour ma part, je soutiens que la Providence a doté la ville de Vancouver de l'un des plus magnifiques ports nationaux qui se puissent voir au monde.

M. CLARK (Red-Deer): Qu'a-t-on besoin de ports de mer dans un pays où fleurit le régime de la protection?

M. STEVENS: Je répondrai à mon honorable ami ce que j'ai répondu au député de York-sud. Je me suis imaginé qu'en théorie le libre-échange était possible; mais en pratique il est un peu plus difficile, car il s'agit de subir aujourd'hui, comme le fait le Canada, la concurrence des autres nations. J'aime trop mon honorable ami pour entreprendre de discuter avec lui le libre-échange.

M. CLARK (Red-Deer): En Angleterre, la pratique a changé depuis la guerre.

M. STEVENS: Mon honorable ami s'avance sur un terrain délicat. Je ne lui rappellerai ni la récente conférence de Manchester, ni celle da Paris. Je ne veux pas lui mettre sous les yeux le fait que les colonnes des journaux quotidiens qui ne sont pas consacrées à la publication des nouvelles de la guerre sont remplies d'observations au sujet de ce que sera la politique fiscale après la guerre.

M. CLARK (Red-Deer): Les ports de mer sont aussi remplis que les journaux.

M. STEVENS: Mon honorable ami ferait peut-être mieux de laisser cette question de côté. Pour ce qui est de Vancouver, je trouve qu'en 1909-1910 les exportations des ports de la Colombie-Anglaise et surtout du port de Vancouver ont représenté une valeur de $25,000,000; les importations d'articles destinés à la consommation, une valeur de $27,000,000, et les droits perçus, $5,750,000. En 1913-1914, la valeur des exportations a augmenté jusqu'au chiffre de $33,000,000, celle des articles importés pour fins de consommation, jusqu'au chiffre de $56,000,000 et le montant des droits perçus, jusqu'au chiffre de $11,000,000. Voilà un signe de l'augmentation du commerce. Le rapport du ministère des Postes et du ministère du revenu de l'Intérieur indiquent aussi une augmentation dans le commerce de la Colombie-Anglaise. En citant ces chiffres et ces rapports, je veux démontrer qu'on a eu raison de placer des capitaux dans l'exploitation des chemins de fer de cette province, et inspirer à cette Chambre un peu de confiance dans son avenir. En 1901, l'hôtel des postes de Vancouver avait un revenu de $56,000; quand les libéraux sont tombés du pouvoir en 1911, ce revenu était de $350,000, et en 1913, il était de $500,000. En 1901, on a émis des mandats-poste pour $240,000; en 1911, pour $1,500,000, et en 1913, pour $2,600,000.

M. TURRIFF: Et en 1915?

M. STEVENS: Je n'ai pas les chiffres pour cette année-là. Il y eu une diminution l'année dernière, mais aujourd'hui les rapports mensuels font voir que les affaires sont revenues à leur état normal.

Quant au revenu de l'Intérieur, il représentait en 1908 $438,000, et en 1913, $728,000. Le revenu des douanes représentait, en 1906, $1,785,000, et en 1913-1914, $11,366,000. Je fais ces citations pour prouver à la Chambre que les placements de ses capitaux dans la Colombie-Anglaise est bien garanti. Je pourrais passer des heures à démontrer par des exemples les progrès de l'industrie dans la Colombie-Anglaise. L'année dernière, il s'est établi à Vancouver et dans son voisinage quarante nouvelles industries qui emploient quatre mille ouvriers et ont une liste de paye de $3,000,000 par année. On a tort de dire, comme on le fait de temps à autre, que dans la Colombie-Anglaise les fabriques ont fermé leurs portes; il n'est pas une seule partie du Canada où les perspectives soient aussi brillantes que dans cette province, pas une partie du Canada où la population soit plus disposée à supporter sa part des fardeaux que comporte non seulement la poursuite de la guerre, mais le développement du pays.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami voudrait-il me dire ce qu'a été l'excédent de recettes ou le déficit, selon le cas, de la Colombie-Anglaise, l'année dernière?

M. STEVENS: Je n'ai pas les chiffres devant moi; mais je sais que de 1908 à 1911 il y eu un excédent chaque année. En 1912-1913 il y eu un excédent de $2,000,000, et si je ne me trompe, en 1913-1914 il y a eu un déficit.

L'hon. M. PUGSLEY: De combien?

M. STEVENS: Un déficit considérable, un déficit d'environ $2,000,000 ou $3,000,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami se rappelle les excédents mais non les déficits.

M. STEVENS: L'honorable député a tort de parler de la sorte, je suis à lui dire aussi franchement que possible quel est exactement la situation, et certes, il ne trouvera pas si étrange qu'il y ait eu un déficit pour l'année qui a suivi la déclaration de guerre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député a dit que c'est en 1913-1914 qu'il y a eu un déficit.

M. STEVENS: Je voulais dire en 1914-1915.

L'hon. M. PUGSLEY: Il paraît que le déficit était d'environ $5,000,000. Ce que j'ai dit, c'est qu'il est étrange qu'il y ait eu un déficit de $5,00,000 l'année même où l'on a perçu le magnifique revenu de $12,000,000. D'un exemple comme celui-là on ne peut guère conclure que la prospérité règne.

M. STEVENS: Pendant les dix années qui ont précédé l'année 1913-1914 la Colom-

bie-Anglaise a dépensé $20,000,000 pour ses chemins, ses ponts et ses industries.

Bien que ces dépenses soient, en réalité, imputables sur le capital, elles ont toutes été faites à même le revenu et le déficit dont parle mon honorable ami est dû à ce que $13,000,000 ont été employés pour des travaux publics, des chemins, des ponts et des sentiers. Huit ou neuf cent mille dollars ont été dépensés pour des écoles. Le palais de justice et d'autres édifices publics de Prince-Rupert ont coûté près d'un demi-million de dollars. Toutes ces dépenses sont, en réalité, imputables sur le capital, mais on les a inclues dans ce prétendu déficit qui n'existe pas, en tant que le revenu est concerné.

M. KNOWLES: Mon honorable ami prétend-il que toutes les routes de la Colombie-Anglaise ont été construites à même le revenu?

M. STEVENS: Oui.

M. KNOWLES: Prétend-il aussi qu'elles n'ont pas été construites avec l'argent provenant de la vente des terres et de quelques autres sources?

M. STEVENS: J'admets qu'il . . .

M. KNOWLES: Cela suffit.

M. STEVENS: Attendez un instant. Je ne permettrai pas à l'honorable député d'embrouiller ainsi la question. Dans le revenu de 1913-1914, qui était de $12,000,000, le produit de la vente des terres figure pour $1,170,000. La différence représente les recettes provenant des recettes ordinaires de la province et, dans cette même année, les dépenses que j'appelle avec raison imputables sur le capital, se sont élevées à environ $13,000,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député prétend-il qu'il faut imputer sur le capital les dépenses faites pour les routes et les sentiers?

M. STEVENS: Oui, jusqu'à un certain point. Les dépenses pour la construction des écoles et des palais de justice doivent certainement être imputées sur le capital. Le palais de justice de Vancouver, un des plus beaux monuments du Canada, a été construit entièrement à même le revenu ordinaire. Il en est de même des palais de justice de toutes les villes de la Colombie-Anglaise, de superbes édifices qui répondront à tous les besoins, d'ici à cent ans. Le nouveau palais de justice de Vernon a coûté un quart de million de dollars et nous avons beaucoup d'édifices publics, à Victoria, à Prince-Rupert, à New-Westminster et autres villes.

Je demande à mes honorables collègues de ne pas se montrer injustes en traitant cette question, car de semblables accusations pénètrent à l'étranger et sont de nature à nuire au crédit de la province et du Canada. Je répète qu'à venir jusqu'à la déclaration de la guerre, il y a environ deux ans, toutes les dépenses à compte du capital, dans la Colombie-Anglaise, ont été payées à même le revenu. La dette publique a été augmentée depuis cette époque, mais l'augmentation est plus que compensée par la somme de $13,000,000 provenant de la vente des terres publiques et qui est due à la province.

Je désire donner quelques explications concernant cette dernière question. Des journaux libéraux ont accusé le Gouvernement d'avoir sacrifié le domaine public. C'est à la demande d'un représentant de la Colombie-Anglaise dans cette Chambre, que je donne ces explications qui sont de nature à induire les provinces de l'Est en erreur, au sujet de notre situation financière. De deux choses l'une: ou cette créance de $13,000,000 est parfaitement garantie et sera intégralement payée, ou elle ne le sera pas. Dans ce dernier cas, ces terres qu'on évaluait à $5, $10, $15 et $20 par acre, redeviendront la propriété de la province et figureront à son actif. Il n'y a pas à sortir de là. Je maintiens donc que notre situation financière est excellente; non seulement nous avons réussi à traverser la crise, mais nous faisons de rapides progrès.

M. KNOWLES: L'honorable député est très au courant de la question et son opinion peut nous être précieuse. S'il ne tient pas à répondre, il peut s'en abstenir, mais j'aimerais à lui demander s'il est d'avis que les affaires de la Colombie-Anglaise ont été administrées avec prudence et économie.

M. STEVENS: Cette question n'a qu'un rapport assez éloigné avec celle qui nous occupe. Je n'hésite cependant pas à y répondre et ma réponse est, oui. Le Gouvernement de la Colombie-Anglaise a commis des erreurs, sans doute. Il a fait des choses que je n'approuvais pas et que j'aurais condamnées, si j'avais fait partie de la législature. Mais, dans l'ensemble, les chiffres que j'ai données établissent que les affaires de la province ont été bien administrées. J'ajouterai que personne n'a jamais prétendu publiquement ou n'a donné la moindre preuve que le premier ministre

actuel de cette province, l'honorable W. J. Bowser, ait jamais fait la moindre chose de nature à faire planer des soupçons sur son honorabilité et son intégrité. Les journaux de l'opposition l'ont attaqué, insulté et calomnié, mais personne ne lui a jamais reproché une seule action malhonnête.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment mon honorable ami explique-t-il l'échec qu'il a subi dans les deux grandes villes de Victoria et de Vancouver, à la dernière élection?

M. STEVENS: Mon honorable ami n'a certainement pas l'intention d'engager un débat sur cette question; c'est une longue histoire sur laquelle il y aurait beaucoup à dire.

Je puis dire à mon honorable ami qu'une grande partie de la population le regrette. Je lui apprendrai quelque chose de plus qui explique la plupart de ces résultats, aujourd'hui, dans les cours de justice de Vancouver et au comité des élections, se dévoile un complot d'escamotage des plus vils et des plus scandaleux, qui consistait à faire venir de Seattle plus de deux cents personnes—ce complot a été tramé par les amis politiques du représentant de Saint-Jean (M. Pugsley).

M. TURRIFF: Non.

M. MACLEAN (Halifax): Par les amis du représentant de Vancouver (M. Stevens).

M. STEVENS: Non, ces députés se trompent. Je dis la vérité; ces hommes ont été amenés pour déposer des bulletins frauduleux dans l'intérêt . . .

M. TURRIFF: Comment l'honorable député le sait-il?

M. STEVENS: Cela a été prouvé devant les tribunaux. Ce sont les seules menées corruptrices que je connaisse. Je n'avais pas l'intention de mettre cette affaire sur le tapis, mais mon honorable ami m'y a forcé. Je terminerai ce que j'ai essayé de faire une douzaine de fois, et j'espère vraiment qu'on me le permettra maintenant—en disant que nous avons d'excellentes garanties pour toutes les sommes d'argent qui se dépensent dans la Colombie-Anglaise, et que personne, en cette enceinte ou au dehors, ne doit douter le moindrement que la Colombie-Anglaise paiera toutes ses dettes. De plus, je suis convaincu que le chemin de fer dont on dit tant de mal se révèlera, lorsque le moment sera venu, l'un des plus productifs du Canada.

M. TURRIFF: Je ne pense pas que personne de ceux qui ont visité un jour la Colombie-Anglaise mette en doute l'une des assertion du représentant de Vancouver: que la Colombie-Anglaise est une belle province, une province riche et dont les ressources sont magnifiques. D'un autre côté, je ne crois pas qu'il ait bien expliqué la situation de cette province. Ainsi, il donne le revenu dans la Colombie-Anglaise jusqu'en 1913, et il s'arrête là, sans se gêner . . .

M. STEVENS: Le revenu de 1913-1914.

M. TURRIFF: Il s'arrête là, sans se gêner, et cherche à établir que la diminution du revenu a été causée par la guerre. Rien n'est plus contraire à la vérité que cette assertion. Il y a trois ans l'automne dernier, je me suis rendu dans la province de la Colombie-Anglaise, et une demi-douzaine de citoyens de Vancouver m'ont dit que, au cours de l'année, pas moins de vingt mille personnes avaient quitté la ville, et le nombre des départs avait été relativement aussi nombreux dans la ville de Victoria. Ces départs ne pouvaient pas être causés par la guerre, car cela se passait un an ou deux avant l'ouverture des hostilités.

M. STEVENS: L'an dernier, la population d'âges scolaires, à Vancouver, a été plus nombreuse que jamais.

M. TURRIFF: Ces départs n'étaient pas causés par la guerre, mais par la crise qui sévissait dans tout le Canada. L'existence d'une crise n'est pas plus un déshonneur pour la Colombie-Anglaise que pour toute autre partie du pays, bien que depuis, il y a eu beaucoup de recul, non seulement dans la Colombie-Anglaise mais ailleurs. Il y a deux ou trois mois, le gouvernement de la province, auquel l'honorable député accorde une si bonne réputation, calculait que, l'an prochain, le revenu serait d'environ cinq millions et demi de dollars, et la dépense d'à peu près dix millions et demi.

Voici un gouvernement qui se lance dans de grandes dépenses lorsque son revenu suffit à peine à en solder la moitié. Mon honorable ami a voulu établir que le gouvernement payait les travaux publics avec le revenu, bien qu'il vendît alors les terres et les forêts de la province afin de se procurer des fonds. Il n'y a aucun doute qu'une grande partie des terres et des forêts qui ont été vendues retournera au gouvernement, car elles ont été vendues à une époque de spéculations fiévreuse. Ces ventes ont été un grand facteur de l'accroissement du revenu de la Colombie-Anglaise, accroissement qui a été désastreux en fin de compte, car il a porté le gouver-

nement—comme il aurait porté tout gouvernement j'imagine—à de grandes prodigalités, de même que le gros revenu que le Canada a encaissé il y a quelques années a porté la population canadienne et le gouvernement à l'extravagance dont nous devons maintenant subir les conséquences. Mais la situation en Colombie-Anglaise est devenue très mauvaise, et je crois qu'il faut attribuer une grande partie de ce résultat à la manière dont les affaires de la province ont été administrées.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas là le sujet du débat. L'honorable député cherche à faire croire à la Chambre que l'argent que la Colombie-Anglaise a dépensé depuis quelques années pour le Nord-Canadien est de l'argent bien placé.

Nul ici, j'en suis sûr, ne pense que le gouvernement provincial et le gouvernemnt fédéral ont fait un heureux placement en fournissant à la compagnie du Nord-Canadien le moyen de prolonger son réseau depuis les montagnes Rocheuses jusqu'à Vancouver, puisqu'une grande partie de la voie ne fait que doubler la ligne du Pacifique-Canadien. A partir d'Edmonton, les deux voies sont parallèles sur un parcours de près de 200 milles, si je me rappelle bien, et à certains endroits, c'est à peine si un jet de pierre les sépare l'une de l'autre. Près de Fort-George, la ligne du Grand-Tronc-Pacifique obligue vers le nord-ouest, tandis que celle du Nord-Canadien prend la direction du sud-ouest pour atteindre le Pacifique-Canadien près de Kamloops.

Mon honorable ami nous a dit comment les deux lignes longent le Fraser. Il a assurément raison de dire que là où elle suit la même direction que celle du Pacifique-Canadien, la ligne du Nord-Canadien pourrait servir à doubler la voie de ce dernier. Le Pacifique-Canadien a vraisemblablement là le moyen de doubler sa ligne sans qu'il lui en coûte plus que s'il lui fallait construire une nouvelle voie. C'est peut-être ainsi que la voie du Nord-Canadien finira par devenir de quelque utilité; mais il ne saurait être question d'augmentation du trafic sur cette partie-là du réseau.

M. STEVENS: Mon honorable ami se trompe—le trafic abonde le long du Fraser; le chemin de fer dessert un certain nombre des plus importants champs d'élevage.

M. TURRIFF: Tout ce que je puis dire, c'est que mes voyages répétés sur cette ligne ne m'ont jamais fait constater la moindre augmentation de trafic. Sur ce point, mon honorable ami est cependant mieux renseigné que moi. Pour ce qui est du pays qui se trouve entre Kamloops et l'endroit où le Nord-Canadien rejoint le Grand-Tronc-Pacifique, je n'en puis rien dire parce que je ne m'y suis point transporté. Il y a peut-être de la bonne terre par là, mais à l'époque de la construction de ce chemin de fer le gouvernement de la Colombie-Anglaise et le gouvernement fédéral n'avaient aucune raison de participer à l'achèvement de l'entreprise.

Pour 600 ou 700 milles de cette ligne, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a, d'abord garanti des obligations jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Deux ou trois ans plus tard, il accordait encore sa garantie pour $10,000 par mille afin de permettre au Nord-Canadien de payer l'intérêt des obligations, sans quoi la province eût été elle-même obligée de payer cet intérêt.

La Colombie-Anglaise a garanti pour plus de $882,000,000 des obligations de cette ligne dont la compagnie a vendu pour au delà de $78,000,000. Cette garantie porte en majeure partie sur des voies dont la recette ne représentera même pas, d'ici à vingt ans, le coût de leur construction. Si elles font leurs frais d'exploitation, ce sera déjà bien beau. Au dire de l'honorable député (M. Stevens) la section des montagnes du Canadien-Nord encaissait plus que ses frais d'exploitation au bout de quelque mois de mise en service. En matière de chemin de fer comme en bien d'autres domaines, on peut faire en sorte que la comptabilité accuse les résultats les plus divers; mais qu'on ne vienne jamais me dire qu'un chemin de fer qui est resté inactif pendant de longs mois de l'hiver, et n'avait pour ainsi dire pas de voitures en circulation, est en état de se faire une recette assez abondante pour solder l'intérêt des frais de construction. Je ne blâme point le Gouvernement d'avoir accordé de l'aide aux chemins de fer, et je n'ai aucun reproche particulier à faire de ce chef aux membres de la droite. Non; la gauche n'est pas plus que la droite à l'abri de tout reproche; il n'y a rien à gagner à demander compte de la situation présente à un parti plutôt qu'à un autre. Ce qu'il y a de certain, c'est que cette situation existe, que nous avons pris ces engagements-là et subventionné ces voies ferrées. Maintenant que nous avons aidé à la construction de deux lignes transcontinentales, la question se pose de savoir quelle attitude nous devons prendre à leur égard.

J'ai prêté l'oreille la plus attentive aux observations du représentant d'York-Sud (M. Maclean). Je suis loin d'être toujours du même avis que cet honorable collègue,

et je n'ai jamais favorisé la nationalisation des chemins de fer canadiens. Mais on peut dire de mon honorable ami (M. Maclean) qu'il a quelque chose de réel à suggérer, qu'il nous soumet un projet défini, tandis que le ministre des Finances (sir Thomas White) ne trouve absolument rien à suggérer; tout ce qu'il est capable de proposer, c'est que l'on continue de verser de l'argent dans l'abîme sans fond qu'est le Canadien-Nord. Or, voilà ce que je ne veux pas.

Si le ministre des Finances pouvait, à cette heure où il nous invite à autoriser un prêt de $8,000,000 au Grand-Tronc-Pacifique et un autre de $15,000,000, ou plutôt de $18,000,000, au Nord-Canadien, nous indiquer quelque chose de précis, quelque objet qu'il aurait en vue, quelque moyen de sortir cette entreprise de l'ornière, nous aurions au moins une sorte de point de départ. Mais il n'en est rien; il faudra continuer de fournir l'argent par millions pour maintenir ces deux chemins de fer dans le statu quo pendant une autre année, après quoi ils rendront notre embarras encore plus profond qu'il n'est déjà.

Depuis quelques jours j'entends répéter des deux côtés de la Chambre que l'embarras de ces compagnies de chemins de fer est attribuable à la guerre. Je n'en crois rien. Sans la guerre, ces compagnies auraient certainement continué de faire des emprunts en Angleterre et d'écouler leurs valeurs à des prix plus élevés. Mais cela n'aurait servi, en fin de compte, qu'à grossir le chiffre de leurs dettes. L'heure du remboursement, pour être un peu plus tardive, n'en eût été que plus terrible.

Voyez ce que la guerre a fait gagner aux chemins de fer; sans elle, ils se seraient trouvés dans une bien plus vilaine position, mais je ne dis pas qu'ils auraient été incapables de se maintenir. Tant qu'une institution sur le seuil de la banqueroute peut se procurer de l'argent à la banque, elle poursuit ses affaires; mais, tôt ou tard, il faut que sonne l'heure du règlement des comptes, et plus elle tarde, plus l'état des choses s'aggrave.

Le ministre des Finances, je le répète, n'a rien à suggérer, et c'est ce qui fait que je ne réprouve point le projet de l'honorable député d'York-Sud (M. Maclean). En tout cas, mon honorable ami nous soumet une proposition qu'il juge à la fois praticable et susceptible de tourner à l'avantage du Canada. Je ne sais si l'on pourrait nationaliser les chemins de fer canadiens et en entreprendre l'exploitation avec quelque chance de succès.

Les leçons qui se dégagent de la guerre tant au Canada qu'à l'étranger me font dire que si l'on venait à nationaliser nos chemins de fer, il faudrait les faire relever d'une commission étrangère à toute influence politique. La chose n'est pas impossible. Certes, le mieux serait de nationaliser tous les réseaux du Canada. Pour ce qui est des moyens à prendre pour en faire l'acquisition, c'est un point sur lequel je ne partage pas entièrement l'avis de mon honorable ami d'York-Sud (M. Maclean). Je ne conçois pas que celui-ci puisse suggérer que, pour entrer en possession du Nord-Canadien, l'on achète pour $6,000,000 d'actions ordinaires qui n'ont pas la moindre valeur. Cette compagnie est encore plus près de la faillite que ne l'est le Grand-Tronc-Pacifique.

Ce n'est pas $6,000,000, mais plusieurs fois cette somme que les propriétaires ont prélevé sur la construction du chemin de fer. Cet argent, qu'en ont-ils fait? L'ont-ils placé en des entreprises particulières ou l'ont-ils perdu? Cela ne nous regarde pas. Puisqu'ils ont prélevé des millions sur la construction du chemin de fer, sur les sommes fournies par la province et le gouvernement fédéral, qu'a-t-on besoin de leur en donner encore? Aujourd'hui, ils implorent notre aide, étant dans le plus profond embarras. Le chemin de fer ne leur appartient plus. Il doivent plus d'argent que n'en vaut leur entreprise. Contrairement à l'honorable député, je ne crois pas qu'il faille leur payer encore $6,000,000 pour avoir le droit de prendre possession de ce réseau.

La dernière fois que la question est venue sur le tapis, j'ai demandé au ministre des Finances (l'hon. sir Thomas White) quelles mesures il prendrait, advenant ce prêt de $15,000,000, pour entrer en possession de la majorité des actions. Je compte qu'il daignera nous donner là-dessus des explications précises. Le point me paraît assez important. Il s'agit en ce moment de fournir $15,000,000 à cette compagnie pour qu'elle puisse se tenir à flot pendant encore une année. Le prêt ne pourrait pas la maintenir plus longtemps que cela. Puisque, donc, nous fournissons $15,000,000 à la compagnie, il est du dévoir du Gouvernement de se faire mettre en possession d'au moins la majorité des actions ordinaires, non que je leur reconnais la moindre valeur, mais parce qu'il importe que l'Etat se rende maître de cette entreprise afin que, si la situation venait à changer d'ici à trois ou cinq ans, les propriétaires ne puissent pas en exiger 35 ou 50 millions. Je considère donc que si nous

faisons le prêt de $15,000,000, nous devons être mis en possession de la majorité des actions ordinaires de la compagnie.

Comme l'honorable député de York-Sud (M. Maclean), je pense que nous ne saurions prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique et accéder en même temps au désir du Grand-Tronc qui voudrait être dégagé de tous ses engagements. Ce serait souverainement injuste; nous serions les dindons de la farce. Le Grand-Tronc s'est adressé au gouvernement fédéral et en a obtenu de l'aide pour construire la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; il a pris certains engagements, garanti le remboursement d'environ le quart du coût de la construction du chemin de fer entre Winnipeg et le littoral du Pacifique.

Le Grand-Tronc-Pacifique prétend, aujourd'hui, que l'exploitation de ce chemin de fer n'est pas rémunérante, et non seulement il demande qu'on le relève de ses obligations, mais veut encore rentrer dans tous les fonds qu'il a dépensés à l'occasion de cette entreprise. A-t-on jamais entendu pareille proposition! J'estime qu'il est du devoir du ministre des Finances ou du Gouvernement, lorsqu'ils en viendront à traiter cette question, de voir à ce que, si le Grand-Tronc refuse de prendre le chemin à sa charge, il ne puisse pas éluder les obligations qu'il a contractées. Pourquoi l'exempterait-on d'un quart du coût du chemin, si l'on ne relevait pas le Gouvernement de sa responsabilité qui, dans l'occurrence, représentait les trois quarts du coût? C'était une entreprise du Grand-Tronc. Celui-ci voulait construire le chemin, ce qu'il a fait, et, aujourd'hui, parce qu'il ne croit pas que ce projet est avantageux pour l'ancien Grand-Tronc, il propose d'en charger le Gouvernement et demande à être relevé de ses engagements. A mon sens, ce serait absolument injuste. Mon honorable ami qui siège à côté de moi (M. Nesbitt) fait observer que, tout en remettant au gouvernement fédéral la voie principale du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie n'en conserverait pas moins la haute main sur toutes les lignes différentes du chemin. Jamais on n'a espéré que le Grand-Tronc-Pacifique pût être un chemin de fer parachevé, s'il ne se rattachait pas avec le Grand-Tronc, dans les provinces de l'Est. Mon honorable ami d'York-Sud a signalé la valeur du réseau du Grand-Tronc dans les provinces de l'Est, relié qu'il est à chaque ville, à chaque village et à chaque cité des provinces de Québec et d'Ontario, et aux grands centres manufacturiers qu'il traverse. Ce réseau serait pour le Grand-Tronc-Pacifique un affluent et un complément de premier ordre. On ne saurait les considérer séparément car l'un n'est pas complet sans l'autre. Quant à entrer dans cette voie, le Gouvernement devra régler simultanément le cas de ces deux chemins de fer.

Autre point: Nous avons 300,000 soldats qui portent l'uniforme et nous espérons tous que s'il devient nécessaire d'en recruter 500,000, nous pourrons les trouver et les équiper. Mais n'oublions pas que nous aurons des centaines et des milliers de soldats qui nous reviendront de la guerre plus ou moins estropiés de corps mais encore capables d'exécuter un travail utile. Il me semble que si nous prenions à notre charge ces chemins de fer, ces soldats y trouveraient un champ d'action. Nous pourrions retenir les services de milliers d'entre eux sur nos chemins de fer nationaux, ce qui nous permettrait de résoudre un problème auquel nous devrons faire face avant longtemps.

Le ministre des Finances voudra-t-il me dire ce qu'il va demander en retour de l'aide qu'il se propose d'accorder au Nord-Canadien? Va-t-il placer ce chemin de fer sous la haute direction du Gouvernement? En outre des 40 p. 100 du capital-actions commun que nous détenons, aujourd'hui, nous devrions en détenir, au moins, 15 p. 100 de plus. Cela éviterait beaucoup de difficulté dans l'avenir, et la compagnie ne devrait pas avoir d'objection à le donner. Nous devrions nous assurer la haute main sur cette voie ferrée de manière que, en temps opportun, nous soyons à même d'agir, et non pas à la merci des promoteurs de l'entreprise, comme le pays l'a été constamment depuis qu'on s'est appliqué à la construction de voies ferrées.

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford): Je voudrais ne dire que quelques mots pour exprimer mon opinion sur la situation des chemins de fer. Il me semble que l'état de choses auquel le Canada doit faire face, aujourd'hui, à l'égard des chemins de fer, revêt un caractère des plus graves, surtout au point de vue financier. Je suis certain que notre ministre des Finances doit avoir éprouvé quelque anxiété lorsqu'il s'est vu appelé à trouver quelque 23 millions de plus pour sortir temporairement d'embarras deux des grandes lignes transcontinentales du pays.

Ainsi que l'honorable député l'a dit avec raison, cet état de choses est imputable aux deux partis politiques; très généreuse-

ment il attribue à la droite une responsabilité égale à celle qu'il attribue à la gauche. Le Grand-Tronc-Pacifique est entièrement l'enfant du Gouvernement de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) et l'honorable député n'est pas juste, en laissant entendre que même l'ancien Grand-Tronc a assumé cette responsabilité. Jamais le Grand-Tronc n'a voulu construire le tronçon de l'Est de ce chemin. Ce fut un expédient politique qu'on lui imposa. Le Grand Tronc aurait voulu construire de North-Bay et ne pas aller au delà des montagnes, de l'autre, de sorte que la construction des deux extrémités onéreuses du chemin a été le résultat de visées politiques dont nos amis de la gauche doivent garder la responsabilité.

Cette question a été débattue au cours des élections de 1904; ce fut la principale question que les électeurs furent appelés à décider, le parti conservateur d'alors combattit le projet comme étant désavantageux, et à cause du peu de probabilité d'une exploitation ultérieure du chemin de fer par la compagnie du Grand-Tronc, aux termes de la convention conclue entre elle et le Gouvernement. La suite des événements a donné amplement raison aux conservateurs, et, aujourd'hui, il nous reste cette immense voie ferrée qui représente une mise de fonds de quelques centaines de millions de dollars, et que le Grand-Tronc n'est pas soucieux pour le moment de prendre à sa charge.

Le Nord-Canadien n'a pas été une création du Gouvernement actuel. La première importante démarche relative au Nord-Canadien fut faite par le gouvernement libéral, lorsqu'il accorda une subvention de $35,000,000 pour la construction de la voie dans la direction de l'Est à partir de Port-Arthur. Ayant risqué $35,000,000 dans cette entreprise, nous dûmes y engager davantage dans le but de sauver notre première mise. Mon très honorable ami, le chef de la gauche, secoue la tête, mais ce que j'affirme est incontestable. C'est l'histoire des relations d'une banque avec son client; tant que celui-ci reste solvable, la banque conserve la haute main, mais ses affaires périclitent-elles, c'est lui qui dicte sa volonté: Venez à mon secours, dit-il alors, sinon vous serez en perte.

C'est une entreprise pour laquelle il est difficile de trouver les fonds voulus; mais le ministre des Finances (sir Thomas White) a fait face à la situation avec un sens éclairé des affaires. De sorte que mon honorable ami (M. Turriff) est trop généreux, lorsqu'il dit que les conservateurs partagent avec les membres de l'opposition la responsabilité dans ces deux grandes entreprises.

La guerre a rendu difficile à ces deux chemins de fer à se procurer de l'argent sur le marché financier. Nous comprenons tous cela et il n'est pas nécessaire que je traite cet aspect de la question. Les valeurs que le Gouvernement a risquées, il y a au delà d'un an, pour mettre à flot ces entreprises ne pouvaient pas être réalisées avec succès sur le marché financier, à cause de la guerre et dans cette mesure, la guerre est responsable de la position dans laquelle le Nord-Canadien se trouve. Les opérations financières du Nord-Canadien ont sérieusement du fait de la guerre, et il a été forcé de vendre au-dessous du pair les valeurs qu'il a mises sur le marché, alors que d'autres ne trouvaient pas même de preneur. Ceci venant à la suite des dépenses imposées par la guerre, est certainement une affaire très sérieuse, et je crois que le ministre des Finances a agi sagement en proposant de lui procurer des fonds et de la sauver ainsi de la banqueroute. Entre temps on nommera une commission d'experts qui étudiera dans tous ses détails la situation du chemin de fer, soumettra prochainement les faits et les chiffres, ainsi qu'une proposition pratique au sujet de la prise à notre charge de ce réseau de voies ferrées ou au sujet de l'opportunité d'arrêter quelque entente qui nous dispense de reprendre le sujet d'année en année.

Je n'ai pas eu, aujourd'hui, l'avantage d'entendre mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) traiter de la nationalisation des chemins de fer. Je l'ai entendu, à différentes reprises, débattre cette question, et je ne suis pas hostile à son idée que les chemins de fer du Canada soient nationalisés, acquis et exploités par le Gouvernement ou par une commission. Mais je demande aux membres de cette Chambre et au pays en général d'aborder carrément la question et de ne pas se laisser aller à toutes les illusions que comportent ces projets de nationalisation sans tenir compte des responsabilités financières et des obligations que la nationalisation de ces voies ferrées nous imposera. J'y attire particulièrement l'attention de l'honorable représentant d'York-sud. En plusieurs circonstances, je l'ai entendu insister sur les grands avantages que le pays retirerait de la nationalisation de nos chemins de fer. Je ne dis pas qu'il les a exagérés. J'ose dire qu'il restera convaincu que la plupart des points qu'il a débattus et cela, après beaucoup d'étude, sont exacts. Pourtant,

je constate qu'il a dernièrement perdu de vue les responsabilités financières qui incomberont à ce Gouvernement ou à tout autre gouvernement qui s'occupe d'étudier un projet aussi vaste que l'est celui de la nationalisation des chemins de fer du Canada. Je puis calculer approximativement qu'il en coûtera de $2,000,000,000 à $2,500,000,000, soit environ quatre ou cinq fois notre contribution à la présente guerre, pour nationaliser les chemins de fer du Canada. On ne saurait le nier, c'est une forte somme, mais c'est bien à peu près, suivant mon calcul, ce que cela nous coûterait. Il faudra plus de la moitié de cette somme pour nationaliser les trois grands chemins de fer transcontinentaux qui déjà traversent notre continent, le Pacifique-Canadien, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. Ces trois projets coûteront probablement $1,800,000 en chiffres ronds, ou presque cela. Je parle maintenant de ces chemins de fer avec toutes leurs lignes affluentes, toutes leurs installations terminales, tout leur matériel roulant et toutes les autres installations qui sont requises pour outiller, pour exploiter, trois immenses chemins de fer transcontinentaux. C'est là un projet très vaste pour un pays, même si ce dernier possède les ressources du Canada.

M. MACLEAN (York-Sud): Combien possédons-nous dans ces chemins de fer?

M. COCKSHUTT: Je n'en ai pas fait le calcul exact; mais je suis porté à croire que tout probablement notre mise de fonds ne représente pas plus de 15 ou 20 pour 100 de ce montant. Mon honorable ami est probablement mieux renseigné que moi à cet égard.

On dira peut-être qu'on ne devrait pas acheter ces chemins de fer à leur valeur nominale. Cela pourrait être considéré juste pourvu que les compagnies de chemins de fer vissent la chose du même œil, mais on doit se rappeler qu'un grand nombre de capitalistes dans la mère patrie ont placé leur argent en toute confiance dans ces entreprises de chemins de fer, et naturellement, on ne peut pas les évincer sans les traiter avec justice. Si nous agissions autrement nous ferions tort au crédit du Canada, et nous ne devons pas essayer d'imposer aux porteurs d'obligations dans les pays étrangers des conditions trop dures, sans leur donner une chance raisonnable de dire s'ils veulent les accepter ou les refuser.

[M. W. F. Cockshutt.]

Je n'ai pas entendu la proposition de mon honorable ami d'York-sud au sujet de l'acquisition de ces chemins de fer, et c'est là une question très importante.

Je désire féliciter mon très honorable ami (sir Robert Borden) pour la proposition digne d'un véritable homme d'Etat qu'il soumet au sujet du problème de nos chemins de fer. Il veut d'abord continuer l'état de choses actuel, avancer de l'argent d'année en année à l'un ou à nos deux grands transcontinentaux afin de leur aider dans leurs opérations financières, à prendre leurs obligations et en retirer ce qu'elles pourront produire, ce qui ne sera peut-être pas considérable. Cette année nous en prenons pour $23,000,000 en chiffres ronds.

C'est la première proposition, et elle a pour but de dégager immédiatement la situation. La deuxième proposition que j'ai entendu faire serait de laisser les deux tranecontinental se mettre entre les mains du syndic s'ils ne trouvent pas par eux-mêmes les ressources financières nécessaires. Ce serait une situation très sérieuse pour ces chemins de fer, pour le pays et pour les capitalistes étrangers qui ont prêté leur argent pour construire et outiller ces lignes.

Pour ma part, je considère que c'est une proposition à laquelle nous ne devons pas songer, et j'espère que jamais le pays ne permettra que son crédit soit ainsi traîné dans la boue, ce qui arriverait certainement si nous permettions à ces chemins de fer de pas payer leurs dettes et se mettre en liquidation.

La troisième proposition est que nous regardions la situation bien en face, prendre le bœuf par les cornes pour ainsi dire, et que nous fassions chemins de l'Etat des trois transcontinentaux, et peut-être aussi toutes les lignes de chemins de fer. Je ne connais pas l'opinion de l'honorable député d'York-sud sur la nationalisation de tous les chemins de fer; je n'ai pas entendu cette partie de son discours. Mais il faut d'abord s'occuper de ces deux transcontinentaux presque immédiatement si j'ai bien compris l'honorable premier ministre, et il faut leur avancer cette somme de $20,000,000 ou $23,000,000 pour les tenir à flot pendant l'année.

Le Gouvernement propose de nommer une commission possédant pleins pouvoirs d'examiner toute la situation, et de soumettre au Parlement à la date la plus rapprochée possible, un rapport succinct, montrant ce que rapporterait la nationalisation de nos grandes voies ferrées, quel capital il faudrait, et quelles seraient les

perspectives de succès au point de vue financier. Je ne suis pas de ceux qui croient que, lorsque nous aurons placé dans cette entreprise des sommes aussi considérables que celles que l'on a mentionnées, on pourra diminuer, dans un avenir prochain, le tarif du transport des marchandises, soit celui des voyageurs. Je puis me tromper, mais je ne crois pas qu'il soit honnête de conseiller au pays d'approuver cette importante proposition, en lui faisant espérer qu'on établira un tarif général de 2 cents du mille dans tout le Canada, et que les tarifs de transport des marchandises seront beaucoup moins élevés que les tarifs actuels des compagnies de chemins de fer. Je doute fort que les tarifs de transport, soit de marchandises soit de voyageurs, puissent être reduits dans un avenir prochain, vu la nécessité dans laquelle on sera de payer les charges fixes et les intérêts sur ces sommes immenses.

M. MACLEAN (York-Sud): N'y a-t-il pas perspective que les tarifs seront diminués si l'Etat, étant devenu propriétaire des chemins de fer supprime un doublement de service et la concurrence inutile?

M. COCKSHUTT: C'est une question juste et raisonnable, et je me préparais à la traiter. Je crois qu'il est tout probable que l'on pourra économiser des sommes considérables en faisant disparaître la multiplication des conseils de direction, et ce doublement inutile de lignes qui entraîne naturellement des charges fixes qui ne sont pas nécessaires. Mais cela dépendra entièrement des talents administratifs de la commission qui sera nommée pour résoudre ce problème. Je crois avec l'honorable député de York-Sud (M. Maclean) que l'on pourra effectuer des économies appréciables.

Je ne veux pas qu'il se fasse l'idée que je suis opposé à la nationalisation des chemins de fer, car je crois sincèrement que c'est la seule bonne solution possible que l'on puisse voir. C'est une solution difficile, mais c'est la seule rationnelle. Tant que le rapport ne nous sera pas soumis, je ne voudrais pas dire que toutes nos lignes de chemins de fer devraient devenir des lignes de l'Etat. Mais presque tous les pays éclairés du monde sont propriétaires des voies ferrées. Il y a présentement dans le monde entier 230,000 milles de chemin de fer de l'Etat. Tout récemment, pendant la guerre, l'Angleterre a pris possession de certaines lignes de chemins de fer dans les îles britanniques, et l'Etat les administre et les exploite lui-même, d'une façon satisfaisante, je crois.

Ce qui a été fait dans d'autres pays peut l'être au Canada; il n'y a aucun doute. Mais il faudra des hommes d'excellent jugement, et d'une honnêteté au-dessus de tout reproche; ayant un sens très élevé de leur responsabilité envers le pays, sens qui ne se rencontre pas chez toutes les personnes. Il faudra les choisir parmi les plus habiles que l'on pourra trouver parmi les hommes de chemin de fer soit au Canada soit aux Etats-Unis. Mais j'espère que nous ne serons pas obligés de faire venir tous les spécialistes d'Angleterre ou des Etats-Unis.

M. MACDONALD: Mon honorable ami nous a dit que l'Angleterre avait pris possession de quelques lignes de chemin de fer et en avait fait des lignes de l'Etat. Conclut-il que du fait que l'opération a donné de bons résultats en Angleterre qui n'est pas aussi étendue que quleques-unes de nos petites provinces que la chose pourrait se faire avec avantage au Canada, pays immense?

M. COCKSHUTT: Je crois que la chose serait beaucoup plus difficile. L'Angleterre est un pays très petit; les lignes de chemins de fer y sont fort courtes, et le trafic est considérable sur tout leur parcours. Elles ont des tarifs de transport de marchandises dont nous n'avons pas d'idée au Canada. Ici nous entendons souvent des plaintes que les tarifs sont élevés, mais j'ai connu des cultivateurs des comtés de l'intérieur en Angleterre qui payaient plus cher pour faire transporter leurs produits à Londres, une distance de 200 milles, qu'ils auraient payé ici pour faire transporter la même quantité de produits entre Montréal et Liverpool, et ensuite jusqu'à Londres par les voies ferrées anglaises. Telle est la situation des chemins de fer en Angleterre. Leur capitalisation par mille est probablement le double qu'au Canada. En Angleterre, la nationalisation des chemins de fer était une chose relativement facile, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Pictou, mais ce sera une affaire beaucoup plus compliquée au Canada.

N'oublions pas que l'Australie est un pays presque aussi grand que le Canada, et tous les chemins de fer y sont devenus depuis plusieurs années propriété de l'Etat, non pas de la fédération, et on me dit qu'ils sont administrés avec succès. Quelqu'un prétendra-t-il que le Canada ne pourrait pas administrer aussi bien ses chemins de fer que l'Australie? Et pourtant on n'y

pratique pas les méthodes les plus éclairées. J'ai voyagé en Australie il y a six ans. Dans chaque Etat de la confédération, la largeur des voies est différente, ce qui fait qu'en arrivant, à la frontière d'un Etat on oblige de transborder les marchandises des wagons d'un chemin de fer sur ceux d'un autre Etat. Telle est la politique du gouvernement fédéral qui est censé réglementer les chemins de fer.

La situation ouvrière en Australie a empêché le gouvernement d'établir l'uniformité dans la largeur des voies. Les ouvriers disent: vous allez nous enlever notre travail; aujourd'hui nous sommes employés à faire les transbordements d'un chemin de fer à l'autre, et nous ne voulons pas que vous fassiez la largeur des voies uniformes. Le résultat est que les voies sont de cinq ou six largeurs différentes, et malgré ce désavantage je crois que les lignes fonctionnent avec succès; de sorte que je ne puis voir pourquoi nous ne pourrions pas réussir au Canada.

M. NESBITT: Mon honorable ami est-il bien certain qu'en Australie l'administration des chemins de fer par l'Etat donne un bon résultat financier?

M. COCKSHUTT: Je ne voudrais pas dire que toutes les lignes rapportent des profits, mais quelques-unes ont été profitables, et en général l'exploitation en a été faite d'une façon satisfaisante pour la population. Je ne dirai que l'exploitation rapporte des dividendes; je ne le crois pas, et ce n'était probablement pas le but que l'on se proposait. On désire seulement que les recettes couvrent les dépenses, et je crois que pour toutes les lignes en Australie le bilan se balance. Mais cette méthode de transbordement des marchandises de la frontière d'un Etat à un autre ne devrait pas être tolérée dans un pays éclairé. Je ne veux pas blâmer l'Australie, je fais seulement observer que le parti ouvrier australien ne veut pas permettre l'uniformité de largeur des voies parce que cela diminuerait et affecterait le travail.

M. KNOWLES: Cela ne vient-il pas à l'appui de la prétention que l'influence politique entre dans l'administration des chemins de fer? Ce doit être l'influence politique qui empêche de faire cette amélioration—l'influence du parti ouvrier, je suppose. N'est-ce pas un exemple frappant du grand danger de la nationalisation des chemins de fer.

M. COCKSHUTT: Je ne crois pas que ce puisse être la faute du vote ouvrier, puisque c'est un gouvernement ouvrier qui est au pouvoir.

M. KNOWLES: Raison de plus.

M. COCKSHUTT: L'Australie est la terre de l'ouvrier, et celui-ci s'arrange pour arriver au pouvoir et y rester. Si vous faites plaisir aux travailleurs, vous faites plaisir à tout le monde, pour ce qui regarde la nationalisation des services publics. Pour ma part, je suis tout disposé à voyager en chemin de fer, qu'il soit la propriété de l'Etat ou la propriété d'un particulier, dès qu'il fonctionne convenablement et que l'on y est en sûreté; mais je ne veux pas de culbute en bas de la voie; je ne tiens pas à voyager sur une ligne qui ne soit pas sûre, ni dans un train mal tenu. Les Canadiens ont l'œil aujourd'hui sur la situation des chemins de fer, et ce sera une des grandes questions à débattre devant le peuple lorsque la présente administration, ou quelque autre, se présentera devant ses juges. Il faut s'attacher à l'étude de cette question et la traiter d'une main vigoureuse. Je félicite le premier ministre de se tenir prêt à faire face splendidement face à la situation.

J'ai eu tort peut-être de me servir du mot nationalisation à propos des chemins de fer de la Grande-Bretagne. Je ne sais trop si j'ai raison de me servir de ce terme dans le sens que le Gouvernement aurait acheté les chemins de fer du pays, mais ils sont tous, à l'heure présente, exploités, et avec succès, par le Gouvernement.

Pour ce qui est d'une commission à nommer, il faudra, comme je l'ai dit, choisir les hommes les plus capables, les plus intelligents et les plus en vue du Canada ou, si on ne peut pas les trouver ici, de la république voisine et de la Grande-Bretagne. La proposition qu'ont faite le ministre des Finances et le très honorables chef du Gouvernement augure on ne peut mieux une heureuse solution de cette affaire. La première lueur que j'ai vue poindre dans la situation des chemins de fer depuis vingt ou trente ans c'est le projet de faire tenir une enquête par une commission qui se renseignera sur les mesures à prendre pour l'exécution des engagements financiers ou autres de nos chemins de fer, sur ce qu'il en coûterait pour une continuation du régime actuel, ou encore le rachat des voies ferrées, pour en faire une grande entreprise nationale. A mon avis, cette dernière solution est la meilleure, la plus sage et la

plus sûre. Mais il ne faut pas que la Chambre compte sur un avenir exempt de tout embarras; elle ne doit pas s'attendre à une procnaine diminution des tarifs pour marchandises ou pour voyageurs.

Un mot encore et j'ai fini. J'ai parlé plus longtemps que je n'en avais l'intention; mais, comme je ne parle pas bien souvent dans cette Chambre, je pense avoir le droit d'exprimer mon opinion sur un tel projet, à titre d'homme d'affaires qui s'intéresse profondément à la question des moyens de transport dans ce pays.

Je tiens à dire un mot de la situation que le nouvel état de choses va faire aux ouvriers. Dans une nationalisation des chemins de fer du Canada, la question ouvrière est une de celles dont il convient de tenir compte et de faire le plus, grand cas attendu que l'on aura besoin pour ce service de 200,000 hommes peut-être à prendre dans les rangs des ouvriers les plus habiles de ce pays. Le dernier recensement porte, je crois, à 150,000, ou à peu près le nombre de ceux que les chemins de fer occupent à l'heure présente et je crois bien qu'avant peu ce nombre montera à 200,000. Si ces hommes sont tous placés sous une seule commission et qu'il survienne quelque difficulté entre eux et elle, il est fort possible qu'il se déclare une grève générale suspendant la circulation dans toute l'étendue des voies ferrées du Canada. Je ne sais si mon honorable ami de York-sud (M. Maclean), qui a toujours les mains pleines de solutions, en a une pour cette difficulté; mais c'est là une affaire sérieuse, contre laquelle il convient de se prémunir. Ces hommes seront tous soumis à une même direction et, s'ils ne sont pas contents de leurs salaires, de leurs heures de travail, ou de la manière dont ils seront traités, il se peut que nous ayons sur les bras une grève générale des chemins de fer.

M. MACLEAN (York-Sud): Les Etats-Unis d'Amérique sont menacés aujourd'hui d'une grève générale des chemins de fer et des négociations sont engagées avec les ouvriers. Dans cette grève qui les menace tous les chemins de fer se lient les uns aux autres. Tout comme les ouvriers, les compagnies s'organisent à l'approche du danger et le bouleversement sera général. Mais l'administration traite l'affaire tout comme la France a traité la grève qui s'est produite chez elle. Celle-ci en a triomphé et les chemins de fer continuent d'y appartenir à l'Etat.

M. COCKSHUTT: Au dire de mon honorable ami, il est fort possible qu'une grève se déclare aux Etats-Unis où les chemins de fer sont sous la direction d'un grand nombre de compagnies étrangères les unes aux autres. J'admets parfaitement cette éventualité, mais la chose est moins probable que dans le cas d'employés que l'on soumet à une commission. C'est une affaire, selon moi, très sérieuse, et qui nécessitera beaucoup de précaution. Il y a eu sur l'Intercolonial bien peu de troubles de cette nature, mais aussi le Gouvernement s'est toujours montré libéral envers ses employés, et ils sont satisfaits. Je ne vois pas pourquoi d'ailleurs les choses ne marcheraient pas sans secousse, et je demanderai à mon honorable ami de York-Sud de bien vouloir considérer tous les désavantages de l'entreprise comme aussi tous ses avantages et d'envisager cette proposition d'une manière pratique, de voir s'il est probable que l'affaire réussisse, soit au point de vue des finances, soit au point de vue de l'administration, et s'il est probable que cela soit avantageux au pays. Pour moi, j'ai bon espoir qu'il en sera ainsi. L'honorable député de York-Sud a fait beaucoup pour m'amener à voir d'un bon œil la nationalisation des chemins.

L'argent que l'on se propose de dépenser à la réalisation de ce projet sera ce que cette Chambre a jamais encore voté de plus utile après celui qu'elle a voté pour la guerre et, après la guerre, cette question est la plus importante que nous ayons à résoudre au point de vue financier. Je suis sûr que le ministre des Finances conviendra que la situation des chemins de fer est financièrement aussi mauvaise que la situation militaire et que d'après les apparences, une partie des fonds que l'on projette de placer dans les chemins de fer sera perdue tout comme l'a été une partie des fonds dépensés pour la guerre. Il faut admettre que nous avons prématurément construit certains chemins de fer; que nous en avons beaucoup trop pour les besoins du pays et que la section de l'est du Transcontinental était sans objet appréciable. C'est un éléphant du type le plus énorme; je crois que c'est le plus gros de son espèce et, si Barnum vivait encore, je lui conseillerais de le prendre dans son musée.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ne sait-il pas que le ministre par intérim des Chemins de fer a annoncé des bénéfices dans l'exploitation de ce chemin?

M. COCKSHUTT: Voulez-vous dire la ligne de Winnipeg à Moncton, ou seulement celle de Winnipeg à Cochrane?

M. MACDONALD: Je veux dire depuis Winnipeg jusque dans l'est.

M. COCKSHUTT: Jusqu'où dans l'est? La ligne n'est exploitée que jusqu'à Cochrane, si je ne me trompe. Au reste, mon honorable ami ne tient aucun compte des intérêts et il ne parle que des frais d'exploitation. Qu'en est-il des intérêts sur ce vaste capital? La somme de 13 millions qui devait suffire à ce service sera loin de compte; il faudra près de 30 millions pour l'acquittement des intérêts. Vous avez ensuite le pont de Québec et toute cette section de l'est.

M. MACDONALD: L'honorable député joue avec les millions fort aisément, et il les passe...

M. COCKSHUTT: Je suis aussi soigneux de mes chiffres que l'honorable député. Je ne voudrais certes pas faire autant d'assertions bizarres qu'il ne se le permet.

M. MACDONALD: Un point seulement; où prend-il qu'il faille 30 millions pour le service des intérêts annuels?

M. COCKSHUTT: C'est pour six ans.

M. MACDONALD: Il a dit 30 millions par année.

M. COCKSHUTT: Je ne crois pas avoir dit cela; ce n'a certainement pas été mon intention. Il devait y avoir une période de construction de sept années, et j'ai dit que les 13 millions qui d'après les membres de la gauche devaient acquitter les intérêts n'ont pas suffi, et que ce serait 30 millions. J'ai mis en regard cette somme de 30 millions avec celle de 13 millions, et le compte rendu de la séance fera voir que c'est bien cela que j'ai dit. Mon honorable ami (M. Macdonald) ne s'est pas aperçu qu'il s'engageait dans une affaire gigantesque dont les suites ne pouvaient être que désastreuses. Pour notre part, nous l'avions prévu, et la chose est arrivée comme nous le pensions, avec cette différence cependant que cela est encore pire. Le pont de Québec va coûter à lui seul presque autant que toute la section de l'est devait coûter. Or, j'aimerais à savoir de l'honorable député, qui s'y entend si bien au fonctionnement de la partie est de ce chemin de fer, comment il peut s'attendre à une exploitation fructueuse de la ligne de Moncton au pont de Québec quand celle-ci longe l'Intercolonial qui ne donne aucun bénéfice. Comment ferez-vous produire quelque chose à deux lignes quand il n'y a pas assez de trafic pour une seule?

[M. Cockshutt.]

M. MACDONALD: L'honorable député aurait dû s'assurer de ce qu'il dit là. Le Grand-Tronc-Pacifique ne longe pas l'Intercolonial dans tout son parcours.

M. COCKSHUTT: Presque.

M. MACDONALD: L'honorable député devrait aller voir les Provinces maritimes.

M. COCKSHUTT: Sur quel parcours ce chemin est-il parallèle à l'Intercolonial?

M. MACDONALD: Je vais passer ces chiffres à mon honorable ami.

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami ne veut pas donner les chiffres maintenant, parce qu'il sait bien que ce que je dis est à peu près exact.

M. MACDONALD: Les deux chemins sont parallèles sur une courte distance dans la province de Québec, mais le Transcontinental passe de l'autre côté de la montagne et ensuite s'éloigne; puis à partir d'un point dans le comté de Dorchester il passe à des milles de distance de l'Intercolonial.

M. COCKSHUTT: Est-ce qu'il n'aboutit pas à environ le même endroit, et ne part-il pas d'environ le même point? Pour qu'un chemin soit parallèle à l'autre, il n'est pas nécessaire que les deux passent sur le même emplacement.

M. MACDONALD: Je dis qu'il dessert une différente section du pays, et mon honorable ami ne connaît pas le premier mot de la question.

M. COCKSHUTT: Si je ne m'entendais pas mieux en affaires que certains avocats s'entendent en jurisprudence, je n'aurais pas grand'chose à dire en cette Chambre. Mon honorable ami me permettra de lui dire que cette Chambre en a déjà assez de ces points de droit qui ne sont que de pures arguties, et nous voulons un peu de bon sens en vogue dans le monde des affaires. Nous ne voulons pas qu'on vienne nous dire qu'un chemin de fer n'est pas parallèle à un autre, parce qu'il ne passe sur le même emplacement. Cela dépend absolument du trafic. Des chemins de fer passant à chacun milles de distance l'un de l'autre peuvent cependant être parallèles. Dans la région en question, on ne doit pas s'attendre à aucun développement de trafic. Il doit savoir qu'un chemin de fer est parallèle à un autre, quand bien même il y aurait deux cents milles entre les deux, si par là même on divise le trafic qui n'était pas suffisant pour l'un des deux. S'il n'y a

pas de tronsport de marchandises pour l'un, il n'y en a certainement pas pour les deux. Mon honorable ami ne cherche qu'à détourner l'attention de la question. Il sait parfaitement que ce chemin de fer n'aurait pas dû être construit à la fois pour le trafic-voyageur et pour le trafic-marchandises; c'était un chemin de fer politique, et l'effet de sa construction a été de nous entraîner dans une dépense de 40 millions de dollars de plus qu'il n'était nécessaire pour le construire, ainsi qu'en témoigne le rapport de la commission du Transcontinental. Sachant cela, mon honorable collègue est bien mal inspiré en parlant ainsi. Cela pourrait peut-être avoir de l'effet sur certains avocats, il ne pourrait pas s'adresser à des hommes d'affaires avertis et leur démontrer que ce chemin de fer résulte de l'application d'excellents principes d'affaires. Que l'on transporte ou non des marchandises, l'intérêt court nuit et jour, et maintenant, là où était le chemin de fer, il n'y a plus que des rails qui se rouillent. Combien est-il passé de trafic sur ce chemin jusqu'à présent? A quoi s'attend-on pour l'avenir en cette partie-là du pays? Mon honorable ami pourrait-il nous renseigner à ce sujet?

M. MACDONALD: Mon honorable ami a parlé d'un chemin de fer passant à travers un "pays de ce genre." "Qu'entend-il par cela?

M. COCKSHUTT: Je parle d'un pays qui ne donne aucun trafic à un chemin de fer.

M. MACDONALD: Comment mon honorable ami le sait-il?

M. COCKSHUTT: Mon honorable ami croit-il que je ne sois jamais allé dans les Provinces maritimes?

M. MACDONALD: Je ne le crois pas.

M. COCKSHUTT: Au contraire, j'y suis déjà allé. Les hommes sages sont venus de l'Est, et il est arrivé parfois qu'ils se soint fixés après cela dans l'Ouest. Mon intention n'était pas d'engager une discussion avec mon honorable ami, mais c'est là ce qu'il veut. Je n'ai pris la parole que pour envisager une situation très difficile au point de vue des affaires, et non pas au point de vue légal. Ce que je désire, c'est que nous fassions résolument face aux obligations financières dont sera grevé le pays, quoi qu'il arrive; de laisser de côté toutes considérations secondaires, et d'étudier sérieusement le chiffre des sommes qu'il faudra engager dans ces grandes entreprises et quels profits nous en retirerons. Il faut féliciter le Gouvernement de la proposition qu'il nous a soumise tendant à consacrer $150,000 à l'examen approfondi de la situation, afin qu'il dresse un rapport en lequel nous pourrons avoir absolument confiance. Nous avons fait aujourd'hui l'une des meilleures journées de travail dont nous ayons souvenance en cette Chambre depuis bien des années, au point de vue affaires, et j'en attends les meilleurs résultats. Je crois que le ministre des Finances dormira plus tranquille, quand il pourra voir la fin de cette grande question de chemins de fer.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Je désirerais dire quelques mots au sujet de la section-est du Grand-Tronc-Pacifique, ou, comme on l'appelle, du National Transcontinental. Mon honorable ami (M. Cockshutt) appartient à cette classe de petits Canadiens qui voudraient écarter absolument les Provinces maritimes de. . .

(Exclamations sur quelques bancs.)

M. MACDONALD: Parfaitement—qui désireraient écarter les Provinces maritimes de toute participation dans l'industrie des transports au Canada. On a pris l'habitude de rejeter sur la guerre la situation financière du pays. Au sujet du crédit supplémentaire qu'il demande pour les chemins de fer, le ministre des Finances a dit que si la guerre n'avait pas éclaté, il n'aurait pas été nécessaire de demander ce crédit. Il justifie une seconde ou troisième proposition financière pour les chemins de fer en faisant tout remonter à la guerre. Voyons donc comment cela s'applique à la question de l'utilité de la section-est du Transcontinental. Mon honorable ami établit le contraste entre la politique du Gouvernement du jour et celle du Gouvernement au pouvoir en 1904.

Mon honorable ami le sait, le verdict du peuple en 1904, a été réitéré en 1908, et de l'avis des hommes d'affaires pénétrés de l'esprit de confiance qui existait alors au Canada, la construction du Transcontinental était nécessaire. Si la guerre n'avait pas paralysé le mouvement d'immigration au Canada, et mis obstacle à l'essor du pays dans la région traversée par ce chemin de fer, nous aurions été amplement et complètement justifiés d'avoir construit ce réseau, et même mon honorable ami aurait été satisfait. Mon collègue est un de ceux qui doivent désirer la continuation de la politique, tendant à acheminer le trafic de l'Ouest et du centre du Canada vers nos ports de l'Atlantique. Si la guerre se termine d'ici

un an, et qu'il s'ensuive un énorme essor en même temps qu'une forte augmentation de trafic en ce pays, mon collègue croit-il que le Canada se contentera de n'avoir que la porte d'entrée et de sortie que lui donne l'Intercolonial?

M. COCKSHUTT: Que faites-vous du Pacifique-Canadien? N'a-t-il pas une ligne allant à Saint-Jean?

M. MACDONALD: Le Pacifique-Canadien a une ligne avec terminus à Saint-Jean, mais cette ligne ne passe pas entièrement en territoire canadien. La nécessité d'avoir une ligne entièrement en teritoire canadien est démontrée par le fait que, quelle qu'en soit la nécessité, il est impossible de transporter par voie du pays étranger que traverse le Pacifique-Canadien des approvisionnements de guerre? N'est-ce pas le cas?

M. COCKSHUTT: Non.

M. CURRIE: Quand les Etats-Unis ont-ils interdit l'expédition de munitions à travers l'état du Maine.

M. MACDONALD: Le ministre des Chemins de fer a déclaré publiquement ici même, et je n'en doute pas, privément à ses amis, que si le trafic des Provinces maritimes a été engorgé et absolument paralysé c'est que l'Intercolonial est le seul chemin de fer qui ait transporté des approvisionnements de guerre vers l'Est.

M. CURRIE: C'est que la plus grande partie des munitions étaient expédiées du territoire traversé par le Grand-Tronc.

M. MACDONOLD: Mon honorable ami en conviendra, un chemin de fer traversant un territoire étranger, s'il a son terminus au Canada, est tout aussi avantageux pour ce pays que si tout le chemin de fer se trouvait en notre propre territoire.

M. CURRIE: L'hiver dernier, le Pacifique-Canadien s'est trouvé tout aussi engorgé que l'Intercolonial.

M. MACDONALD: Nullement.

M. CURRIE: Je l'affirme.

M. MACDONALD: Mon collègue est très bien renseigné sur une foule de sujets à l'égard desquels je ne voudrais pas révoquer en doute ses assertions; mais je dois lui dire que quand il cherche à m'éclairer au sujet des conditions du trafic dans les Provinces maritimes, je ne saurais m'incliner devant ses décisions.

[M. Macdonald.]

M. CURRIE: Je désire faire remarquer à mon collègue que je fais beaucoup plus d'affaires que lui sur les chemins de fer dans les Provinces maritimes. J'ai expédié des milliers de dollars valant de marchandises sur ces chemins de fer, et je crois savoir que mon collègue n'a pas même confié à ses chemins de fer une seule tonne de marchandises.

M. MACDONALD: Tout ce que je puis dire à ce sujet, c'est que je tiens des autorités mêmes du Pacifique-Canadien qu'il n'y a eu ni engorgement ni retards sur ce chemin de fer; que la compagnie est disposée à recevoir les marchandises à destination de Saint-Jean, mais qu'il lui a été impossible de les transporter jusqu'à des points à l'est de Saint-Jean ou de livrer à l'Intercolonial des marchandises pour transport jusqu'aux points à l'est de Saint-Jean, et cela par suite de l'encombrement qui existait sur l'Intercolonial.

M. CURRIE: L'honorable député a parfaitement raison. Les deux lignes, comme d'ailleurs tous les chemins de fer de l'Est, ont eu à souffrir de l'engorgement. Si on s'était servi de l'argent qu'on a dépensé pour la section de Moncton du Transcontinental, pour construire une deuxième voie à l'Intercolonial, ce dernier chemin de fer aurait pu transporter quatre fois plus qu'actuellement sur les deux chemins de fer.

M. MACDONALD: Mon honorable ami et son parti doivent regretter qu'au cours de ces deux dernières années il n'ait pas eu à diriger l'administration des chemins de fer. Il aurait pu mettre en pratique quelques-unes de ces théories. Quel plaisir de lui voir les mettre en œuvre! Si le raisonnement de mon honorable ami compte pour quelque chose, il signifie qu'il vaut aussi bien pour le Canada que ses voies de transport passent hors des frontières que sur son propre territoire. Je suis convaincu que mon honorable ami va répudier cette conclusion. L'honorable député de Brantford, qui s'est permis d'affirmer des extravagances à l'égard de la section de l'Est du Transcontinental et de discourir sur l'inutilité de la ligne qui traverse l'Ouest canadien, ne connaît rien du sujet qu'il traite. Quand on exploitera la section du Nouveau-Brunswick et qu'on établira les connections nécessaires à son extrémité ouest, quand la ligne sera complôte de Winnipeg à Moncton, alors apparaîtra la sagesse du projet élaboré en 1903-1904.

M. COCKSHUTT: S'il en est ainsi, pourquoi mon honorable ami n'explique-t-il pas au Grand-Tronc que c'est là ce qui attend la compagnie, si elle exploite la ligne, comme elle s'est engagée de le faire? Le Grand-Tronc a consenti de se charger du chemin de fer, et voilà qu'il veut tirer son épingle du jeu après avoir dépensé $100,000,000. Est-ce qu'il lâcherait cette affaire si l'avenir était aussi rose que le prétend mon honorable ami?

M. MACDONALD: Si la compagnie se retire, c'est pour la même raison qui lui a fait abandonner la section de l'ouest, c'est que les directeurs qui ont le contrôle de son administration sont domiciliés en Europe; c'est qu'ils ont perdu la direction prépondérante de M. Hays, dont les négociations ont amené la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Aujourd'hui la guerre a fait peur à ceux qui contrôlent le chemin de fer et ils veulent tout lâcher. Ils ont déclaré dans leur lettre au premier ministre au mois de décembre dernier que, malgré qu'ils s'attendaient à la critique, le Gouvernement pourrait—vu la guerre, la situation et leurs obligations financières—se charger du chemin de fer. C'est pour cette raison que la compagnie fait cette offre relativement à la section ouest et à la section est. Les espérances d'accroissement dans les recettes que fait miroiter M. Smithers dans sa lettre s'appliquent autant à l'une qu'à l'autre section. Mais mon honorable ami discute une ligne qui n'est pas achevée. Il la condamne en bloc sans connaître la situation. Tant qu'on n'aura pas relié les Provinces maritimes à la partie occidentale du système, personne n'est en mesure de prédire le résultat.

L'hon. M. PUGSLEY: Malheureusement les honorables députés de Brantford et de Simcoe-Nord ont lu les discours du solliciteur général en ce qui concerne le Trans continental. Ils ont dû voir récemment dans les journaux le rapport d'un discours que le solliciteur génral a fait dans l'est, au cours duquel il affirmait que le Transcontinental n'était plus que deux lignes de rouille sur des traverses pourries, ou quelque chose de ce genre.

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai parlé de la dette aussi.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce sont ces deux lignes de rouille qui l'ont frappé le plus, comme elles ont ébahi l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et l'honorable député de Simcoe (M. Currie). Si ces honorables députés ont pu se donner le plaisir d'entendre le ministre intérimaire des Chemins de fer dans son admirable exposé de l'état du trafic sur le Transcontinental, ils ont dû changer d'idée. Le ministre n'a pas qualifié le chemin de fer de deux lignes de rouille. Il a parlé de la perfection du lit du chemin de fer ainsi que de la quantité du trafic du Transcontinental.

Le Transcontinental est inachevé; on peut le comparer à une maison qu'un entrepreneur se serait engagé de construire à trois étages, mais dont deux seulement sont habitables. Si on y installe un seul bain quand les plans en exigent deux, le Gouvernement serait prêt à déclarer que la maison est achevée tout comme il prétend que le chemin de fer est achevé. Cependant les ministres admettent eux-mêmes qu'il reste encore quelque chose à faire pour le terminer.

Le Transcontiental quoique inachevé, joue aujourd'hui au Canada un rôle important dans le commerce du transport. L'autre jour on me disait qu'à chaque point du Transcontinental dans le Nouveau-Brunswick, on peut voir, tous les jours, presque toutes les heures, des trains d'un demi-mille de long, des trains de cinquante wagons que tire une seule locomotive et qui transportent des marchandises en abondance. L'administration de l'Intercolonial profite de cette voie beaucoup plus même que si on avait construit sur l'Intercolonial une voie parallèle.

Que les honorables députés de la droite, trouvent dans le rapport du ministre intérimaire des Chemins de fer une consolation et qu'ils y voient l'assurance que le Transcontinental est l'une des plus grandes et des plus magnifiques entreprises que le pays a jamais vues. Qu'ils aient confiance en son avenir; il y a mille raisons d'espérer que cette confiance ne sera pas déçue. J'ose croire qu'avant de dénigrer de nouveau le Transcontinental, les honorables députés de Brantford et Simcœ liront l'exposé très intéressant et riche en renseignements que le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a fait sur le trafic du Transcontinental dans l'Est canadien.

M. CURRIE: Je ne me suis pas attaqué à la section de l'Est.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que mon honorable ami n'a pas dit en substance qu'on aurait dû faire servir l'argent qu'on a gaspillé pour le Transcontinental à construire une autre voie pour l'Intercolonial?

M. CURRIE: Et c'est la vérité. Mais je n'ai pas dénigré le Transcontinental.

L'hon. M. PUGSLEY: Même avec une voie double, l'Intercolonial ne peut rivaliser avec le Transcontinental, qui a des rampes si faciles. L'Intercolonial de Québec à Halifax a plusieurs rampes de 1½ p. 100 tandis que sur le Transcontinental il n'y en a pas de plus forte que ½ p. 100. Dans l'Est, vous trouverez sur le Canadien du Pacifique une locomotive traînant seulement huit ou dix wagons, tandis que sur le Transcontinental la même locomotive peut tirer cinquante wagons. Est-ce que l'honorable député ne peut pas se rendre compte de l'énorme différence qui en résulte dans le prix du transport.

M. CURRIE: L'honorable député confond le train local de marchandises avec le train direct.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis à parler de la différence dans les rampes. Sur tout l'Intercolonial à partir de Québec à Halifax ou à Saint-Jean, la même locomotive ne peut tirer la moitié du nombre de wagons que sur le Transcontinental. Tous, nous devrions être fiers du Transcontinental. Nous ne devrions pas crier qu'il n'y a plus là que deux lignes de rouille, mais il nous faut proclamer que dans le Transcontinental nous avons l'un des plus grands et des plus grandioses chemins de fer au pays, au monde même.

L'hon. M. MEIGHEN: Bien de plus intéressant au point de vue psychologique pour les députés de la droite que d'écouter les députés de la gauche discuter le Transcontinental ou le Grand-Tronc-Pacifique.

Qu'il se trouve un seul député pour affirmer devant des gens intelligents que ce fruit de la plus folle des démences est une grande et noble entreprise, cela dépasse l'entendement. Mon honorable ami de Saint-Jean prétend qu'en lisant l'exposé du ministre intérimaire des Chemins de fer, nous nous sentirons réconfortés et encouragés, et que nous bénirons l'administration passé d'avoir entrepris la construction du Transcontinental. Voyons ce que cet exposé révèle: L'exploitation du chemin de fer aux conditions nécessaires—car ceux qui lancèrent ce projet et l'imposèrent à l'ancien ministère ne se chargeront pas de l'exploitation gratuitement—produira à elle seule un déficit annuel de $3,000,000. C'est une triste consolation, quand on songe que la ligne de Winnipeg à Moncton a déjà coûté $200,000,000 et va coûter encore davantage. Nous calculons que si, comme il est probable, nous nous chargeons du Grand-Tronc-Pacifique de Winnipeg à Prince-Rupert, son exploitation, la seule que nous puissions entreprendre, demandera $240,000,000 de plus. Mon honorable ami fait ressortir l'excellence de la voie et la facilité des rampes; une locomotive, dit-il, peut tirer un plus long train de wagons sur le Transcontinental que sur toute autre ligne. Peut-être, si nous avions les marchandises.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous les aurez.

L'hon. M. MEIGHEN: Ne serait-il pas préférable que nous eussions le chemin de fer d'abord? A quoi sert-il de posséder un chemin de fer vingt ans avant d'avoir les marchandises?

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai jamais eu connaissance encore d'un cas où l'on ait acheté des wagons avant que le chemin de fer ne fût construit.

L'hon. M. MEIGHEN: Il arrive parfois qu'il existe un certain trafic là où manquent les communications par voies ferrées. L'honorable député d'Edmonton nous a fourni un exemple à ce propos, et il y a encore d'autres exemples que nous pourrions citer où le trafic est là à attendre, à l'heure actuelle, mais les voies ferrées font défaut. Les finances du pays sont paralysées parce que nos amis de la gauche ont entrepris de construire des chemins de fer dans des régions où il n'y a pas de trafic. Il nous en coûterait une somme d'environ $240,000,000, à l'heure actuelle, si nous voulions faire l'acquisition de ce chemin de fer de Winnipeg à la côte du Pacifique, et assumer les dettes qui le grèvent. On prétendait pourtant que la section des prairies permettrait de réaliser des profits immédiats, profits qui suffiraient à solder les frais d'exploitation de la division est du réseau durant les années où il faudrait l'exploiter à perte.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député veut-il donc soutenir devant cette Chambre que le Transcontinental n'est pas un facteur essentiel du problème des transports au Canada?

L'hon. M. MEIGHEN: Il constitue un facteur tout aussi essentiel qu'une ligne aérienne. Je préférerais à la possession de ce facteur essentiel les $200,000,000 qu'il a coûtés au pays. Nos honorables amis de la gauche dénoncent l'utilité du Nord-Ca-

nadien; mais au moins nous avons reçu quelque chose en retour des sommes qui ont été accordées à cette entreprise. L'année dernière, ce chemin de fer a transporté près de 40 p. 100 du grain de l'Ouest, tandis que le facteur essentiel dont parle mon honorable ami, n'en a transporté qu'à peu près 8 p. 100. Cette voie ferrée, ce facteur essentiel nous a coûté environ $42,000 par mille, et d'ici à ce qu'elle soit complétée, elle nous coûtera $44,000 par mille. Le Nord-Canadien a coûté $21,000 par mille, mais malgré cela, elle a transporté de 33 à 40 p. 100 du grain de l'Ouest, tandis que le facteur essentiel ne sert au transport du quart environ de cette quantité.

M. MACDONALD: L'honorable député est-il d'opinion que nous n'aurions jamais dû construire cette ligne de Winnipeg à Edmonton?

L'hon. M. MEIGHEN: On n'aurait jamais dû la construire de cette manière-là, et on peut dire la même chose de la section de Winnipeg à Moncton.

Une somme de $40,000,000 a été engouffrée dans cette entreprise, et le pays n'en retire qu'un bénéfice relativement infinitésimal. Et pourtant, l'honorable député de Saint-Jean se dresse de toute sa hauteur et proclame que c'est une noble, une grande, une glorieuse entreprise. Qu'est-ce qui nous lie les mains au point de vue financier, depuis que la guerre est commencée? Le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique. Quel est le boulet que nous traînons au pied et qui nous maintient dans notre présente . . .

M. MACDONALD: Et que dîtes-vous du Nord-Canadien que vous avez aidé pusqu'à concurrence d'une somme de $75,000,000?

M. MEIGHEN: L'honorable député m'a réprimandé parce que j'ai mentionné le nom du Nord-Canadien, il y a un instant à peine; le voilà maintenant qui veut s'éloigner de la question du Grand-Tronc-Pacifique en soulevent l'affaire du Nord-Canadien. Nos amis de la gauche proclament que le Grand-Tronc-Pacifique fut un grand et glorieux projet. Mais lorsque nous aurons fait l'acquisition de ce chemin de fer de Winnipeg à la côte du Pacifique au coût de $240,000,000, où en serons-nous? Quel a été le bilan de ce chemin de fer, l'année dernière, sous le régime d'une administration particulière; à quoi devons-nous nous attendre sous le régime d'une administration publique?

M. MACDONALD: Les recettes ont été de $6,000,000?

L'hon. M. MEIGHEN: Les profits ont été de $6,000,000?

M. MACDONALD: Je n'ai pas dit "les profits" mais les recettes se sont élevées à $6,000,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Si les recettes ont été de $6,000,000, il faut en déduire les frais de ce chef? La compagnie a perdu $1,552,000 sur la section des montagnes, sur presque tous les embranchements l'exploitation a été faite à perte. Sur la section des prairies, en six mois, la compagnie a réalisé environ $600,000, en laissant de côté les obligations fixes; dans l'état des recettes, elle ne tient pas compte des améliorations, de l'entretien, des dépenses mêmes relatives au nettoyage de la voie, dépenses que toutes les compagnies de chemin de fer portent au compte des frais d'exploitation.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député pourrait-il me dire quelles ont été les pertes du Nord-Canadien, l'année dernière, sur la section des montagnes?

L'hon. M. MEIGHEN: Le Nord-Canadien n'a subi aucune perte sur la section des montagnes, car elle n'a pas été ouverte au trafic avant le mois de novembre.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député pourrait facilement répondre à cette question s'il le voulait; car cette division du Nord-Canadien a été en exploitation depuis le 1er novembre.

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable solliciteur général ou le gouvernement dont il fait partie a déposé un certain projet devant le Parlement, de sorte qu'il devrait être en mesure de nous dire à combien s'élèvent les pertes qu'a subies le Nord-Canadien depuis qu'il exploite la section des montagnes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais faire à l'honorable député une réponse qui le surprendra.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais vous devriez répondre immédiatement à ma question.

L'hon. M. MEIGHEN: Je répondrai à la question de l'honorable député, et il ne me faudra pas plus d'un instant pour cela, mais j'aimerais savoir ce qu'il pense de ce

résultat: Le "monument", le "facteur essentiel", la "noble" et "grande" entreprise a perdu $1,552,000, rien que dans l'exploitation de la section des montagnes, pour ne rien dire des obligations fixes, et encore dans les dépenses d'exploitation, ne sont pas compris les frais d'entretien de la voirie, non plus que les dépenses ordinaires, que n'importe quelle autre compagnie de chemin de fer inclue dans ses dépenses d'exploitation.

D'un autre côté, nous avons un chemin de fer, qui est en exploitation dans cette région depuis quelques mois à peine et non pas depuis plusieurs années. Le Nord-Canadien n'a commencé les opérations qu'au mois de novembre, et on m'informe que pour le présent mois, non seulement il ne perd pas d'argent sur la section des Montagnes, mais même qu'il réalisera quelques profits. Voilà la différence qu'existe entre le Nord-Canadien et le "facteur essentiel".

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable solliciteur général choisit l'un des mois du printemps, alors que le trafic est en abondance; mais il se gardera bien de répondre à ma question relativement aux pertes qu'a subies le Nord-Canadien grâce à l'exploitation de cette section depuis le 1er novembre.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas les chiffres en mains pour les deux ou trois premiers mois, ni pour le présent mois; mais qui oserait espérer qu'un chemin de fer puisse acquitter ses dépenses d'exploitation au cours des deux ou trois premiers mois, ou même au cours des cinq premiers mois? Or, comparons donc un peu le bilan du Nord-Canadien avec celui du "facteur essentiel", qui non seulement ne réalise pas de profits, mais qui accumule des pertes à raison de $1,552,000 par année pour la section des montagnes et est exploité à perte même sur la section des prairies qui est censée procurer des bénéfices. Ce chemin de fer n'a pas même remboursé ses frais d'exploitation ou acquitté ses obligations fixes, malgré qu'il ait transporté 8 à 10 p. 100 du grain qui a été récolté dans l'Ouest.

M. MACDONALD: Etes-vous d'opinion qu'il ait été bien administré?

L'hon. M. MEIGHEN: On a certainement fait preuve de pauvres qualités d'administration dans la construction de cette voie ferrée et dans l'élaboration du projet.

Nous sommes à nous rendre compte quelles sont les méthodes d'administration auxquelles on a eu recours pour obtenir un tel résultat. L'honorable député de Pictou a expliqué la situation en déclarant que l'esprit dirigeant de toute l'entreprise, M. Hays, est mort et qu'il n'y a pas un homme au monde qui soit en état de le remplacer.

M. MACDONALD: Ce n'est pas là du tout ce que j'ai dit.

L'hon. M. MEIGHEN: Voilà ce que j'ai compris, et suivant moi c'est encore la meilleure excuse que l'on puisse invoquer, sous les circonstances.

M. MACDONALD: Vous ne me ferez pas croire que c'est là le sens que vous attachez à mes observations.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député aurait-il l'obligeance de répéter ce qu'il a dit?

M. MACDONALD: L'honorable solliciteur général a d'abord commencé par citer mes paroles exactement, selon qu'il le fait habituellement lorsqu'il prend part à un débat en cette Chambre, puis afin de servir ses fins, il me fait dire: qu'il n'existe personne au monde qui puisse remplacer M. Hays. Je n'ai jamais dit cela.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a déploré la mort de M. Hays. Il n'a pas affirmé qu'il n'y a eu personne au monde qui fût en état de lui succéder, mais s'il y a eu quelqu'un, je ne vois pas bien où est la différence? M. Hays est mort, selon que le constate l'honorable député, et je n'ai fait qu'ajouter le facteur essentiel à ses observations afin qu'elles aient du bon sens. Qu'avons-nous entendu l'autre jour? Nous avons entendu l'honorable député de Saint-Jean affirmer que c'est le gouvernement du jour qui a réellement été le père nourricier de la folle entreprise du Nord-Canadien; il a prétendu que le gouvernement libéral n'a jamais songé à construire la section des montagnes et à faire de ce chemin de fer un troisième transcontinental.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce ne sont pas exactement les observations que j'ai faites.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député voudrait-il avoir l'obligeance de répéter ce qu'il a dit, afin que je puisse m'appuyer sur ses paroles exactes.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ai déclaré que l'ancien gouvernement n'a jamais accordé de subvention au Nord-Canadien afin de l'aider à construire la section de son réseau qui traverse les montagnes; qu'en dépit de nos prévisions que cette partie du réseau

devait être construite plus tard, nous avons toujours refusé toute aide à la compagnie dans ce but-là, de sorte que c'est le Gouvernement actuel de concert avec le gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise, qui est réellement responsable de la construction de cette partie du réseau du Nord-Canadien, entreprise qui a obligé la compagnie à contracter des obligations énormes, garanties par la province de la Colombie-Anglaise et s'élevant au chiffre de $40,000,000.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député pourrait-il me dire de quelle façon l'ancien gouvernement aurait pu s'y prendre pour construire le nouveau transcontinental de Montréal à la côte du Pacifique, sans construire une ligne distincte à travers la Colombie-Anglaise? Quels étaient les projets de l'ancien gouvernement?

L'hon. M. PUGSLEY: Le Gouvernement n'était pas encore en état de régler ce point, mais je vais vous dire ce qu'il a fait: il a stipulé dans le contrat relatif à la construction du Transcontinental, que toute autre compagnie, moyennant l'approbation de l'exécutif, aurait droit de circulation. Il eût été sage d'assurer un droit de circulation sur la ligne de Grand-Tronc-Pacifique, étant donné, surtout, que l'on a même construit un autre chemin de fer, celui de Vancouver à Prince-George, et que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a accordé une subvention à cette fin.

L'hon. M. MEIGHEN: Il n'était pas encore temps de construire un autre chemin qu'un transcontinental depuis ce côté-ci des montagnes jusqu'à Montréal, on pouvait seulement s'occuper de pourvoir à la construction future d'un transcontinental, et le seul moyen d'atteindre alors la côte du Pacifique c'était d'assurer le libre parcours sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique. C'est ce que soutenait le parti libéral, alors au pouvoir, et c'est ce qu'il soutient encore aujourd'hui. Mais il ressort de la loi adoptée en 1911 qu'il était temps de construire un troisième transcontinental depuis la côte du Pacifique jusqu'à Montréal. Bien plus, le gouvernement dont l'honorable deputé de Saint-Jean faisait alors partie a non seulement engagé le pays, par une loi, à ratifier la construction d'un troisième transcontinental jusqu'à la côte, mais il a examiné les plans de la ligne et son ministre des Chemins de fer a approuvé cette ligne sous sa signature. Comment l'honorable député peut-il concilier ces faits dont je tiens la preuve du fonctionnaire du ministère des Chemins de fer préposé à la préparation des cartes relatives aux tracés, avec l'idée d'assurer, quatre ans après, au Nord-Canadien, un droit de circulation sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique ou du Transcontinental?

L'hon. M. PUGSLEY: Je demanderai à mon honorable ami . . .

L'hon. M. MEIGHEN: Que l'honorable député veuille attendre l'exposé des faits. Le 22 octobre 1906, on soumit une carte de tracé pour la faire approuver; elle avait rapport à une ligne allant d'Edmonton à Dean-Channel sur la côte du Pacifique. Cette carte ne fut jamais approuvée. Le 10 septembre 1908, on soumit une autre carte ayant rapport à une ligne qui devait s'étendre depuis Tête-Jaune-Cachée jusqu'à Vancouver; elle fut approuvée le 18 janvier 1909. Le 21 mai 1910, on soumit une autre carte concernant une ligne qui devait se rendre d'Edmonton jusque dans le voisinage de la rivière Pembina, et elle fut approuvée le 22 juin 1910. Je suis prêt à suivre mon honorable ami au sujet de sa carte de tracé approuvée par le ministère et qui, d'après ce qu'il a dit ici il y a moins d'un mois, signifiait, revêtue de cette approbation, que le Gouvernement avait autorisé la compagnie à commencer les travaux de construction. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Sans l'aide du Gouvernement?

L'hon. M. MEIGHEN: Sans l'aide du Gouvernement. Comment cela pouvait-il se concilier avec l'idée d'assurer un droit de circulation sur la ligne du Transcontinental? En approuvant les cartes de tracé le 18 janvier 1909, le 22 juin 1910 et le 8 novembre 1910, nos prédécesseurs autorisaient le Nord-Canadien à construire sa ligne jusqu'à la côte du Pacifique, à travers les montagnes de la Colombie-Anglaise.

L'hon. M. PUGSLEY: Qu'est-ce que cela pouvait bien faire, si la compagnie préférait construire à ses propres frais?

L'hon. M. MEIGHEN: Pourquoi l'honorable député a-t-il accordé cette autorisation s'il n'avait que l'intention d'assurer le droit de circulation sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique à travers les montagnes?

L'hon. M. OLIVER: Le Gouvernement aurait-il dû empêcher la compagnie de construire à ses propres frais?

L'hon. M. MEIGHEN: A ses propres frais? Mais, dans ce cas, voici quel était le plan

du Gouvernement: aider au Canadien-Nord à construire sa ligne à travers les prairies et la province d'Ontario, et laisser cette compagnie construire à ses propres frais à partir des montagnes, c'est-à-dire à partir de là où la construction devait coûter deux fois plus cher.

L'hon. M. OLIVER: Au bon moment et au bon endroit.

L'hon. M. MEIGHEN: Et l'honorable ministre des Chemins de fer et Canaux dans l'ancien gouvernement déclarait à cette Chambre, il n'y a pas plus d'un an, que le temps était arrivé, qu'on ne pouvait construire trop tôt, et il a répété la même chose au cours du débat qui eut lieu en 1911, au sujet du Nord-Canadien.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du bill (No 102), déposé par M. Nickle, pour faire droit à Martha Isabella Kenny;

Du bill (No 103), déposé par M. Pardee, pour faire droit à William Thomas Craig.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemins de fer et Canaux—imputable sur le revenu—compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—prêt ne devant pas dépasser la somme de $8,000,000, remboursable à demande avec intérêt payable tous les six mois au taux de six pour cent (6%) par année; prêt qui servira à défrayer les dépenses encourues ou à faire face aux dettes contractées en payant l'intérêt sur les garanties de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, à combler le déficit de l'exploitation du chemin de fer et à l'achat du matériel roulant; ledit prêt devant être garanti par une hypothèque sur l'entreprise de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique rédigée dans les termes et contenant les conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil. La disposition dudit prêt devant être sujette à la direction du Gouverneur en conseil, $8,000,000.

L'hon. M. OLIVER: Quand le comité a levé sa séance, à six heures, le solliciteur général avait la parole. Désire-t-il continuer ses remarques?

L'hon. M. MEIGHEN: J'ai encore certaines observations à faire, mais autant vaut que je ne les fasse pas à présent.

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. OLIVER: Je voudrais dire quelques mots de la proposition générale maintenant soumise au comité, et parler ensuite du crédit de $8,000,000 au moyen duquel on vient en aide au Grand-Tronc-Pacifique, crédit qui constitue le principal point à l'étude. Pour le critiquer je m'appuie surtout sur le fait qui a valu tant de louange au Gouvernement de la part du député de Brantford (M. Cockshutt) et du député de York-Sud (M. W. F. Maclean), savoir: que le Gouvernement songe à instituer une commission en vue de trouver un moyen défini de répondre aux exigences de la situation créée par le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord et de résoudre, si possible, tout le problème de l'exploitation des chemins de fer au Canada. Dans l'un ou l'autre cas, je ne saurais ajouter mes éloges à ceux des honorables députés, parce qu'à mes yeux cette politique n'en est pas une. Je ne veux pas que l'on gouverne par l'entremise de commissions. Je tiens au gouvernement responsable et je blâme le gouvernement actuel d'avoir institué, depuis qu'il est au timon des affaires, plus de commissions qu'on n'a jamais rêvé d'en instituer dans ce pays ni dans aucun autre pays autonome.

Il est des circonstances où il convient d'instituer une commission dans un but particulier, mais cette question de savoir si le pays va subir les responsabilités qui lui sont attribuées par suite de la construction des deux grands transcontinentaux qui s'appellent le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique, n'est pas de celles qui doivent donner lieu à l'institution d'une commission. Ce sujet est tellement vaste, tellement important pour le pays, que le Gouvernement chargé de l'administration des affaires publiques est tenu de s'en occuper lui-même. Autant vaudrait confier à une commission l'administration des affaires se rattachant à la guerre, que la tâche de diriger le Gouvernement lui-même en ce qui concerne ces deux grandes entreprises. Si le Gouvernement est chargé lui-même de la direction des affaires, assurément il doit s'occuper de celle-ci, qui est une des plus importantes et des plus susceptibles d'attirer son attention, après les mesures relatives à la poursuite de la guerre, et si, au lieu de s'acquitter lui-même de ses devoirs, il tente de s'y soustraire—j'emploie ce dernier mot sans malice—et de charger une commission de les remplir à sa place, il ne se fait pas honneur, il ne fait pas honneur au pays non plus, et il n'agit pas comme un gouvernement responsable.

Il est au timon des affaires depuis 1911, c'est-à-dire depuis près de cinq ans; la solution du problème consistant dans le parachèvement et l'entretien de ces deux chemins de fer s'imposait dès ce temps-là, et il a eu ce problème sous les yeux chaque jour depuis le commencement de son règne. Même en prenant pour admis qu'il ait compris ses devoirs et ses responsabilités, il n'a pas encore donné à entendre à un seul citoyen de ce pays quelle attitude il conviendrait de prendre au sujet de ces deux chemins de fer, et cependant, qui devrait le savoir et le déclarer, sinon le cabinet lui-même? Quand les ministres actuels étaient dans l'opposition, il m'est souvent arrivé d'entendre, à ma grande surprise, le premier ministre (sir Robert Borden) alors chef de l'opposition, et le ministre du Commerce (sir George Foster) alors son premier lieutenant, affirmer et soutenir en termes non équivoques que l'état du pays n'était pas une question de responsabilité ministérielle.

Je les ai entendus soutenir que si le pays était prospère, cette prospérité n'était pas due à la politique du gouvernement, mais à l'industrie de la population, à la générosité de la Providence et aux ressources du pays. Dans le temps, je ne prenais pas cette prétention au sérieux; je supposais que ce n'étaient que des paroles en l'air, destinées à faire croire au public que la prospérité dont il jouissait n'était pas due à la sage administration du Gouvernement. C'était, me disais-je, le seul argument que pouvaient employer nos honorables amis de l'opposition, et ils l'employaient pour jouer aussi bien que possible leur rôle de critiques. Mais si nous devons prendre les faits tels qu'ils sont, si tous les grands services, le Transcontinental National entre autres, doivent être administrés par des commissions, je dois nécessairement me dire que nos honorables adversaires étaient sincères en prétendant que la politique du Gouvernement n'a rien à faire avec la prospérité d'un pays. Cette doctrine cadre absolument avec l'attitude actuelle des ministres. Ils ont refusé de prendre la responsabilité de ces deux grandes entreprises qui sont si intimement liées au développement et à la prospérité du Canada.

Je maintiens qu'un gouvernement, sa politique, son mode d'administration, ont un énorme effet sur la prospérité d'un pays. Si on veut bien me le permettre, je rapporterai certains faits qui devaient infailliblement amener la situation dans laquelle nous nous trouvons vis-à-vis d'une entreprise au sujet de laquelle on se propose de nommer une commission royale; je veux parler du Grand-Tronc-Pacifique.

A son avènement aux affaires, le Gouvernement connaissait parfaitement la nature, l'objet et la grandeur de cette entreprise qui devait doter le pays d'une voie ferrée transcontinentale. Il en connaissait le but; il savait approximativement quel en serait le coût; il aurait dû prévoir ce qu'il y avait à faire pour atteindre ce but et les moyens à prendre pour surmonter les obstacles. Il n'est pas raisonnable de supposer qu'une entreprise comportant la construction d'une voie ferrée transcontinentale, puisse être menée à bonne fin sans qu'on se heurte à des obstacles et sans qu'il entre un certain élément d'incertitude quant au résultat.

Puisque les travaux étaient commencés et exécutés en partie, le Gouvernement aurait dû se rendre compte que toute la responsabilité retombait sur lui à l'avenir, et que c'était à lui de décider si les travaux devaient être parachevés, pour que le but fût atteint, ou s'il y avait lieu d'adopter une autre ligne de conduite. Le Gouvernement ne paraît avoir fait ni l'une ni l'autre de ces deux choses. Dans l'exercice de ses fonctions, même comme il les entend, il était tenu de faire honneur aux engagements pris par ses prédécesseurs. Il était moralemnt tenu d'exécuter le marché fait pour la construction du Transcontinental. Dans l'exercice de son pouvoir absolu, il lui était possible, à toutes les phases de la question, de modifier les conditions pour les adapter à la politique qu'il entendait suivre. Il n'a pas jugé à propos d'adopter une politique différente de cette du gouvernement précédent; il a semblé décidé à continuer l'entreprise et à en assurer le parachèvement. Mais la construction d'une ligne entre Prince-Rupert et Moncton ne constitue pas un résultat définitif; ce n'est qu'un pas dans la direction du but à atteindre et ce but, c'était la colonisation et le développement du pays en général, car sans cela les capitaux engagés dans une si grande entreprise étaient condamnés à rester plus ou moins improductifs.

Quand la construction du Grand-Tronc-Pacifique fut décidée, nous n'avions pas un trafic suffisant pour assurer le service des intérêts sur le capital engagé. La construction fut entreprise dans l'espérance que, vers la date du parachèvement, le pays aurait fait assez de progrès sous le rapport de

la population, du développement industriel et de la production, pour assurer un trafic rénumérateur à la nouvelle ligne. En prenant la direction des affaires, les ministres actuels ne se sont pas préoccupés d'adopter une politique propre à augmenter la population et la production, et, partant, à nous procurer le trafic en vue duquel cette voie était construite. Il est vrai que le Gouvernement a continué à poser les rails et, dans cette mesure, il a poursuivi l'entreprise, mais, comme je l'ai dit, cela n'est qu'un acheminement vers le but et le Gouvernement s'est obstinément refusé à toute autre démarche, pour assurer le succès de l'entreprise.

Depuis le jour où cette entreprise du Grand-Tronc-Pacifique a été proposée dans cette Chambre, l'opposition d'alors, conduite par le premier ministre actuel, n'a jamais cessé un instant, jour et nuit, hiver comme été, ici et ailleurs, dans les journaux et les assemblées publiques, d'invoquer tous les arguments qu'elle pouvait imaginer et de se prévaloir de toutes les influences qu'elle pouvait trouver, pour décrier le projet au Canada et à l'étranger.

Après leur avènement au pouvoir, les conservateurs décidèrent de terminer la voie, et on aurait pu raisonnablement supposer qu'ils allaient modifier leur attitude sur cette question, comme ils ont fait sur beaucoup d'autres. Je ne les blâme point d'avoir changé de politique sur bien des questions. L'obstination est la caractéristique des petits esprits, a-t-on dit, et, sous ce rapport du moins, nous ne pouvons rien reprocher à nos honorables adversaires. Sur ce point particulier, ils ont été d'une obstination admirable et la campagne de dénigrement poursuivie par la loyale opposition de Sa Majesté, depuis le commencement, a été continuée sans interruption du 21 septembre 1911, jusqu'au 12 mai 1916. Il y a à peine trois heures, le solliciteur général, dont j'ai oublié les paroles exactes, déclarait que l'idée de construire le Grand-Tronc-Pacifique avait germé dans un cerveau malade. Comment veut-on que dans de pareilles conditions, un projet réussisse, quand son succès dépend entièrement de son crédit sur les marchés financiers du monde? On sait parfaitement à l'étranger que cette entreprise compte sur l'appui du gouvernement canadien. C'est dans une large mesure, une entreprise nationale et quand on voit les gouvernants se complaire à la décrier de toute manière, depuis qu'ils sont aux affaires, comme ils faisaient dans l'opposition, on doit se dire que même si le Gouvernement exécute les marchés existants et pose les rails sur un parcours déterminé, il ruine le projet aussi sûrement que s'il arrêtait les travaux. Il est possible que le Gouvernement en agissant ainsi, ne savait pas ce qu'il faisait. Ce n'est pas à moi de décider s'il a agi à dessein ou inconsciemment. Quoiqu'il en soit, c'est sur lui que retombe la responsabilité de la situation actuelle.

Le Gouvernement, ainsi que je l'ai déjà dit, a exécuté les marchés passés avant son avènement, pour la construction de la voie. Mais même sous ce rapport, il n'a rempli qu'une partie de ses obligations. Les rails ont été posées depuis Prince-Rupert jusqu'à Moncton, mais les marchés exigeaient des facilités terminals à Québec, le grand port de mer du Transcontinental sur l'Atlantique. Après la pose des rails, quand il aurait été possible d'expedier le trafic jusqu'au port de Québec par cette voie, il n'y avait pas de facilités terminales à cet endroit. Comment pouvait-on s'attendre à ce que le Grand-Tronc-Pacifique se chargeât du trafic de la moitié d'un continent dans un port dépourvu de toutes facilités terminales?

Cette question a été longuement débattue ici même, il y a deux ans. Le ministre des Chemins de fer et le solliciteur général ont prétendu que le Gouvernement avait tenu ses engagements envers la compagnie et que cette dernière devait prendre charge du chemin qui était maintenant terminé. Au moment même où deux ministres affirmaient que le chemin était terminé, la Chambre était invitée à voter un crédit de $5,000,000 pour la construction du Transcontinental. Cette prétention est tellement absurde que c'est perdre le temps de la Chambre que de vouloir la discuter. Après avoir posé les rails sur un parcours de 1,352 milles, entre Winnipeg et Québec, et après avoir fait une dépense de $150,000,000 ou $200,000,000 dont on s'est plaint si amèrement et pendant si longtemps, on a été obligé de constater que rien n'avait été fait pour faciliter la manutention du trafic dans le port terminus de cette ligne.

Depuis, un an s'est écoulé, et nous ouvrions l'autre jour un crédit de $1,500,000 pour la construction du Transcontinental. Le ministère a passé un marché à tort ou à raison—peu m'importe—avec la compagnie du chemin de fer, marché qui stipulait que la compagnie prendrait possession de la voie ferrée et l'exploiterait à certaines conditions, lorsqu'elle serait achevée. Elle ne l'est pas, et la compagnie refuse, à bon-

droit, ainsi qu'elle l'a expliqué à ses bailleurs de fonds, d'accepter, comme achevé, un chemin de fer qui ne l'est pas. Elle ne peut pas en prendre possession, et il arrive que, plus de deux ans après la pose du dernier rail, cette entreprise n'est pas en état d'accommoder le commerce dans le port de Québec.

En 1903, lorsque celui qui était alors à la tête du ministère a, avec cette éloquence dont il sait si bien se servir, soumis au Parlement le projet du Grand-Tronc, il a employé cette phrase: Fasse le ciel qu'il ne soit pas trop tard"! Cette phrase a, depuis ce moment-là, donné lieu à beaucoup de plaisanteries et à quelques remarques sarcastiques. Cependant, la construction du chemin de fer se poursuivait d'une année à l'autre, et jusqu'en 1911, la production, dont dépendait le succès de l'entreprise, s'accroissait sans cesse. Si cet accroissement s'était maintenu jusqu'à présent, il y aurait eu non seulement assez de trafic pour permettre à la compagnie d'avoir des recettes suffisantes pour solder l'intérêt sur les frais d'établissement, mais un encombrement tel que la construction d'une deuxième voie transcontinentale aurait été amplement justifiée; malheureusement—et je traiterai cet aspect de la question un peu plus tard, si je le puis—l'accroisement de la production ne s'est pas maintenu sous la politique bienfaisante et l'administration de ceux qui occupent maintenant les sièges réservés aux ministres. Ce n'est pas faute de soleil ou de pluie; ce n'est pas parce que l'herbe n'a pas poussé; c'est parce que la politique administrative du ministère n'a pas permis aux producteurs de l'Ouest d'obtenir pour leur labeur la récompense qu'ils avaient le droit d'avoir et qu'ils auraient eue avec un trait de plume du premier ministre de ce pays.

La guerre survint. Il était alors à désirer que le Canada eût des moyens de communication suffisants entre les deux rivages, qu'il eût accès à tous les ports, et qu'il eût des facilités pour transporter, dans les meilleures conditions, ses articles d'exportation et d'importation. Par une bizarre coïncidence, et même par un concours de circonstances qui a synchronisé avec des besoins déjà des plus pressants, la Providence a généreusement accordé au Canada la plus abondante récolte dont ses annales fassent mention. Sans avoir beaucoup agrandi l'étendue des terres en culture, la population des prairies de l'Ouest a vu s'accroître énormément la production des grains destinés à l'exportation parce que la Providence a été bienveillante pour nous et a récompensé nos travaux plus que nous ne l'avions jamais espéré et plus qu'en aucun temps auparavant. Nous avons eu une récolte d'environ 350,000,000 de boisseaux de blé, de l'avoine et de l'orge dans la même proportion et ce qu'il fallait surtout aux cultivateurs des prairies de l'Ouest, et de tout le Canada, c'était porter ce grain au marché, et le convertir en argent, pour rendre cet argent au commerce du pays, afin qu'il profitât plus aux nôtres. Les rails du Transcontinental, qui avait été expressément construit pour parer à une telle éventualité, étaient posés jusqu'à la ville de Québec, jusqu'à un port de mer. Dieu merci! il n'était pas trop tard, en ce qui concerne la construction d'un chemin de fer jusqu'à l'océan. La Providence n'était pas en faute. A son honneur, le peuple canadien avait fourni des fonds pour établir la voie ferrée, mais le ministère qui était à la tête des affaires publiques n'a pas pourvu à l'exploitation de ce chemin de fer, de sorte que la récolte n'a pas pu être portée au marché, ni être convertie en argent pour le plus grand bien de la population canadienne.

A qui la faute, s'il y a, à l'heure qu'il est, dans ce pays, 125,000,000 de boisseaux de blé destiné au marché européen, alors qu'un chemin de fer a été construit au prix de $200,000,000 pour ouvrir la route la plus courte, dans les circonstances les plus favorables, entre les champs de blé et l'océan? Deux ans après la pose du dernier rail, lorsque nous avons cette énorme récolte, sur une quantité de 350,000,000 de boisseaux, nous avons pu en transporter par ce chemin jusqu'au port de Québec 3,000,000 de boisseaux, disent les uns, moins disent les autres. Je persiste à dire, monsieur le président, qu'il ne faut pas attribuer cet état de choses au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. La faute n'en est pas au parti libéral qui l'a établi. La faute n'en est pas à la Providence ni à la nation. Cette situation n'a pas été causée par la guerre; la faute en retombe sur le ministère qui n'a pas compris ses devoirs ni prévu les résultats que pouvait donner l'entreprise, ou qui, du moins, n'a pas pris les moyens d'obtenir ces résultats.

La récolte est encore au pays; nous manquons d'argent, les obstacles que présente la traversée de l'océan s'accroissent de jour en jour, et la faute en est au ministère.

Nous avons entendu aujourd'hui le solliciteur général parler du Grand-Tronc-Pacifique en des termes que son collègue, le ministre des Finances, a dû regretter d'entendre sortir de sa bouche, s'il a songé jusqu'à quel point ses commentaires pouvaient dis-

créditer une grande entreprise financière comme celle-là, à un moment où nous nous rendons tous compte que nos entreprises ont besoin d'être soutenues, au lieu d'être battues en brèche, on nous demande de croire que cette entreprise n'a pas en elle-même les éléments du succès, et on nous dit que ses recettes, l'an dernier, ont été si restreintes que sa réussite n'est pas possible. Le Grand-Tronc-Pacifique, indépendamment des autres parties du Transcontinental, était destiné à mettre en communication le bassin du lac Supérieur avec les prairies et avec le littoral du Pacifique. Afin qu'il pût relier les prairies au lac Supérieur, la compagnie a construit une voie de raccordement de 200 milles de longueur, qui aboutissait au Transcontinental à environ 250 milles plus loin que Winnipeg. Outre l'avantage de communications directes entre les champs de blé et les ports de Québec, la compagnie devrait aussi avoir l'avantage de communications directes entre les champs de blé et les Grands lacs, à Fort-William.

Pendant des années, il a eu ses communications et il a fait des affaires d'or. Dès l'origine du Pacifique-Canadien, cette compagnie a fait des affaires très lucratives par cette route. Il était essentiel au projet du Grand-Tronc-Pacifique qu'il eût un débouché à lui sur le lac Supérieur, et il a dépensé l'argent de ses actionnaires, et il a emprunté des fonds afin de construire deux cents milles de voies ferrées pour obtenir ce résultat. Il y a un an, la récolte a été peu abondante dans l'Ouest, et le voiturage a été léger. N'y ayant rien à faire, l'administration la plus habile ne pouvait pas faire de bénéfices.

A ce moment-là, le gouvernement intervient et dit à la compagnie du chemin de fer: Si vous ne prenez pas possession, aux conditions que nous imposons, de cette voie inachevée, de Québec à Winnipeg, nous vous fermerons, à Winnipeg, l'accès au lac Supérieur, ainsi qu'à la ville de Québec. Et il l'a fait. Aujourd'hui, le Grand-Tronc-Pacifique qui aurait dû avoir un débouché sur le lac Supérieur et jouir de l'avantage de ces débouchés, vu qu'il avait dépensé une somme d'argent énorme pour y construire des installations terminales, des élévateurs, et pour être en état de transporter la marchandise sur ce lac, l'an dernier, alors qu'il y avait un trafic abondant, et plus qu'abondant, est privé de la moindre part de ce trafic.

Le Gouvernement s'en est emparé à Winnipeg et a enlevé à la compagnie les recettes d'un transport de plus de 450 milles. Après cela, le solliciteur général demande pourquoi les recettes du Grand-Tronc-Pacifique n'ont pas été relativement aussi élevées que celles du Nord-Canadien. Celui-ci, ou n'importe quel autre chemin de fer, ne rapporterait pas suffisamment, si on lui barrait la route à 450 milles en deça des installations terminales où il s'efforcerait d'amener la marchandise. Le Gouvernement a cassé les reins du Grand-Tronc-Pacifique, en lui enlevant son raccordement avec le lac Supérieur où il avait construit à ses frais ses propres installations terminales. Il a agi ainsi à un moment où la compagnie était dans l'embarras à cause du trafic léger et de la maigre récolte, et il a pris pour prétexte que la compagnie ne traitait pas convenablement le Gouvernement en refusant d'exploiter cette voie ferrée jusqu'à Québec, bien que le Gouvernement ne l'eût pas achevée ni outillée en vue de son exploitation.

Les trois grands desiderata de l'exploitation du Grand-Tronc-Pacifique dans l'Est sont: l'accès à la tête des Grands lacs à Fort-William, l'accès à la mer, à Québec et l'accès au grand réseau de réception et de distribution de la compagnie du Grand-Tronc dans toute l'étendue des provinces de l'Est. Nul n'aurait été assez insensé pour entreprendre de construire un grand chemin de fer seulement de Winnipeg à la côte du Pacifique. Un tel chemin aurait été un chemin régional, un chemin de colonisation, et dans ces circonstances, la dépense qu'a causée l'établissement du Grand-Tronc-Pacifique n'aurait certainement pas été justifiée. Si le ministère avait eu en vue d'organiser ou de favoriser une compagnie qui aurait construit un chemin de fer de colonisation dans toute l'étendue des prairies à l'ouest de Winnipeg et jusqu'aux montagnes Rocheuses, chaque mille de chemin aurait pu être construit pour la moitié ou le quart de ce qu'a coûté la ligne principale du Grand-Tronc-Pacifique.

Mais telle n'était pas l'entreprise. On proposa de construire le Transcontinental de Québec à Prince-Rupert avec une pente normale d'une façon aussi parfaite que possible et mieux qu'aucun chemin de fer l'eût fait dans le passé. Ce n'est qu'à titre d'entreprise transcontinentale que cette dépense énorme était garantie, et lorsque nos honorables amis ont déprécié l'entreprise, ont assumé l'exploitation de la ligne de Winnipeg à Québec et de Winnipeg à

Thunder-Bay, ils ont absolument ébranlé le système du Grand-Tronc dans les provinces de l'Est jusqu'aux provinces des prairies dans l'Ouest. Il n'y avait pas raison de le faire. Ils avaient détruit l'entreprise tout comme s'ils avaient refusé de poser les rails entre Cochrane et Québec.

Aujourd'hui, ils disent à la Chambre: "Nous avons besoin de $8,000,000 pour aider ce chemin de fer en banqueroute. Nous ne savons qu'en faire de sorte que nous allons nommer une commission pour nous dire ce qui en est et nous conseiller dans les circonstances." Telle est la situation et il n'est pas besoin de commission pour dire ce qui est arrivé au Grand-Tronc-Pacifique jusqu'à ce jour. Il n'est pas besoin de commission pour dire ce qui a dû nécessairement arriver sous cette direction et cette administration. Le but que l'on se proposait ayant été absolument anéanti par l'intervention de ce Gouvernement, il était impossible de faire un succès de cette entreprise commerciale.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami prétend-il que le Gouvernement a empêché le Grand-Tronc-Pacifique d'exploiter le Transcontinental national?

L'hon. M. OLIVER: Sûrement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Et a enlevé la section de Fort-William à Cochrane?

L'hon. M. OLIVER: C'est absolument ce que je dis.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne sait-il pas que le Grand-Tronc a consenti à cela et avec plaisir?

L'hon. M. OLIVER: Je le sais.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Comment alors peut-il accuser le Gouvernement d'avoir démoli le Grand-Tronc-Pacifique en enlevant cette section?

L'hon. M. OLIVER: La compagnie était obligée d'y consentir, elle était à la merci du Gouvernement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oh, non.

L'hon. M. OLIVER: Certainement; elle était obligée de consentir aux exigences du Gouvernement et lorsque le Gouvernement était hostile—délibérément, publiquement et agressivement à la compagnie—que restait-il à faire, sinon de se soumettre aux conditions imposées par le Gouvernement? Il n'y avait pas d'autre alternative. Le Grand-Tronc-Pacifique devait s'adresser à ce Gouvernement pour lui permettre de terminer la ligne jusqu'à la côte. Mon honorable ami a abordé ce sujet autant comme autant à la Chambre et a expliqué pourquoi c'était nécessaire. Le Grand-Tronc-Pacifique ne peut demander au Gouvernement comme faveur une certaine concession et refuser au Gouvernement une concession au sujet de laquelle il peut paraître trouver bon d'insister. Nous n'avons pas besoin de commission pour nous dire cela.

Je regrette que le ministre de l'Industrie et du Commerce ne soit pas à la Chambre parce que je vais aborder un sujet auquel il s'objecte fortement, la question du blé en franchise. J'ai dit que la production des prairies de l'Ouest n'avait cessé d'augmenter d'année en année jusqu'en 1911, alors qu'elle avait atteint son apogée. En 1911, la moisson a été considérable, mais les conditions dans lesquelles a été faite la récolte n'étaient pas favorables et à tout point de vue, il devint nécessaire d'écouler la récolte au sud de la frontière. Le Gouvernement venait de revenir au pouvoir avec une politique opposée à ce programme. Il se trouvait donc absolument conséquent avec sa politique en agissant ainsi.

Cependant cette politique coûte aux producteurs de l'Ouest des dizaines de millions et a entièrement arrêté la production de l'Ouest. Ce n'est pas que la Providence n'avait pas donné une bonne récolte—il est vrai qu'elle avait envoyé un mauvais temps pour la récolte—mais le Gouvernement aurait pu sauver la situation, en grande partie, s'il avait trouvé bon de le faire. Il ne voulait pas le faire parce que c'était contre sa politique de restriction du commerce et parce qu'il était opposé à l'exportation de notre grain au sud de la frontière.

En 1912, il n'y a pas eu d'augmentation ni dans la superficie, ni dans le produit des récoltes pas plus qu'en 1913. En 1914, il y a eu une diminution sensible due, il est vrai, au climat.

Mais antérieurement nous avions eu deux années de marasme en ce qui touchait la production et cela, absolument comme résultat de la politique et de l'administration de nos amis de la droite—années durant lesquelles nous aurions dû augmenter notre production afin que, ces grandes entreprises de transport terminées, il y eût du trafic pour elles, à l'avantage et de ces entreprises, et de la population qu'elles desservaient et du Canada en général. Le Gouvernement ne voulait pas que le grain fût transporté au sud de la frontière. Le grain devait prendre la direction de l'est et non celle du sud, disait-il. Et lorsque la voie est parachevée vers l'est, lorsque les rails sont posés et que les trains ont commencé à circu-

ler, que voyons-nous? Quatre mois avant la récolte prochaine, 120,000,000 de boisseaux de grain n'ont pas encore pris la route de l'est, non plus que celle du sud; il se trouve encore dans les élévateurs de l'Ouest ou entre les mains des cultivateurs. Vu que la politique du Gouvernement était d'empêcher que le grain ne se rendît au sud sous le prétexte qu'il devait prendre la route de l'est, les ministres auraient dû au moins faire en sorte que le grain fût expédié dans l'est, puisqu'ils avaient ce chemin de fer pour l'y expédier et puisqu'il leur incombait de voir à ce que ce grain trouvât un marché dans cette direction. Le Gouvernement ne nommera pas de commission chargée de dire comment trouver les finances nécessaires au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien, comment administrer ces deux réseaux de voies ferrées. Si le Gouvernement ignore maintenant quelle est la cause du présent état de choses, nulle commission qu'il peut nommer ne lui fera connaître la véritable situation, parce que les hommes qu'il nommera entretiendront les idées qu'ils ont eux-mêmes, envisageront les faits en se plaçant au même point de vue et rapporteront un verdict en conséquence. On laisse entendre que la solution de ce problème se trouve dans la nationalisation. Eh! bien, si c'est là la solution juste, elle vaut au tant, aujourd'hui, qu'elle vaudra dans un an de ce jour. Ce dont je me plains, c'est que le Gouvernement demande plus de $8,000,000 pour équilibrer l'état de choses durant une année, sans rien laisser entendre au sujet de ce que sera la situation après qu'on aura dépensé ces $8,000,000.

J'en arrive maintenant à étudier un autre aspect de la question. Il existe un état de choses d'après lequel la possession par l'Etat est désirable et nécessaire, et il se produit où un service d'utilité publique quelconque se trouve à la merci d'une évolution. Si nous n'avions en exploitation, au Canada, qu'un seul chemin de fer, nous aurions nécessairement besoin d'un chemin de fer possédé par l'Etat afin d'établir la concurrence. Mais je maintiens que les difficultés d'appliquer le problème de la nationalisation satisfaisante sont telles qu'il vaut mieux ne pas entreprendre cette tâche, à moins de nécessité pressante. L'épreuve que nous avons tentée de la nationalisation des chemins de fer, au Canada, n'a pas été heureuse.

Nous avons eu la nationalisation de l'Intercolonial durant de nombreuses années. Nous nous plaignons que le chemin de fer du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique se trouvent dans l'impossibilité d'acquitter l'intérêt sur leurs obligations; nous les appelons des entreprises boîteuses et compromises. Ces lignes nuisent au crédit du Canada; elles mettent en mauvaise posture devant l'opinion publique les hommes qui ont eu l'idée de leur construction et qui les ont mis dans l'impossibilité de ne pouvoir acquitter l'intérêt sur leurs obligations. On me dit que le chemin de fer Intercolonial n'a jamais jusqu'ici acquitté un sou sur son coût de construction; qu'il n'a jamais encore été tant soit peu en mesure de le faire; que, chaque année consécutive, on a fait face aux frais d'exploitation, en ayant recours à des subventions imputables sur le trésor public. Si l'état de choses diffère, aujourd'hui, il est certain qu'il a remplacé celui dont je viens de parler et qui a existé durant de nombreuses années, et je dis que jusqu'à ce que, sous le régime de la nationalisation, il ait été établi que nous pouvons réaliser même une faible partie de l'intérêt sur le coût de la construction de l'Intercolonial, nous pourrons difficilement réussir à administrer un réseau de chemins de fer de l'amplitude de ceux du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien. A moins que nous ne puissions administrer ces lignes mieux que ne le font les directeurs actuels, et bien mieux que nous n'avons jamais administré l'Intercolonial, au lieu de diminuer nos fardeaux, nous allons les augmenter considérablement. La nationalisation constitue un état de choses idéal. J'ai dit, et je le répète pour le bénéfice de mon honorable ami d'York-Sud (M. W. F. Maclean) qui ne l'a jamais entendu auparavant, que ce n'est que dans le cas d'un monopole particulier d'une utilité publique quelconque que la nationalisation devient une nécessité; mais aussi longtemps qu'une entreprise particulière peut être maintenue dans une concurrence efficace, mon avis, basé sur le résultat de l'épreuve que nous en avons faite, c'est que nous sommes mieux sans cette nationalisation.

M. MACLEAN (York-Sud): Que fera-t-on des chemins de fer que nous avons entre les mains, aujourd'hui?

L'hon. M. OLIVER: J'ai tenté d'expliquer au Gouvernement comment il a fait erreur à l'endroit de cette question, et je conseillerais qu'on prît les moyens d'assurer une meilleure administration, dans ce cas-là. La difficulté de la nationalisation, se résume à ceci: une entreprise quelconque, si l'on veut qu'elle réussisse, doit avoir une tête dirigeante et celle-ci doit être di-

rectement intéressée au succès de l'entreprise. Lorsque l'entreprise appartient à tout le monde, cet intérêt direct fait défaut; il y a une diffusion d'intérêts qui ne tend pas vers une administration énergique et couronnée de succès.

C'est là le point faible des chemins de fer propriété de l'Etat. Je parle avec connaissance de cause, parce que nous avons à Edmonton un service municipalisé d'après le même principe, et nous y avons ces difficultés.

M. MACLEAN (York-Sud): C'est le contraire à Toronto.

L'hon. M. OLIVER: C'est possible. Mais à Edmonton nous avons beaucoup de difficultés à faire fonctionner notre service avec succès, pour la raison que j'ai mentionnée. Il est possible qu'avec la campagne éducatrice de mon honorable ami, et les circonstances n'étant pas les mêmes, le public vienne à comprendre ses responsabilités à un point qui nous permettra d'administrer ces services à l'avenir mieux que dans le passé. J'espère que ce temps viendra, mais il n'est pas encore venu. J'ai plus de confiance dans une bonne concurrence, quand on peut l'obtenir; et avant de terminer, je veux faire observer que le but essentiel de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien, en autant que l'ancien gouvernement libéral est responsable, était que ces deux chemins de fer créeraient une concurrence efficace d'un bout à l'autre du Canada. C'était dans ce but que ces deux entreprises ont été constituées ou aidées par le Gouvernement. Etant donné une concurrence sérieuse par ces deux grandes corporations d'utilités publiques, administrées par des hommes dont l'intérêt est de les faire réussir et leur donner toute l'efficacité voulue, et étant donné un contrôle officiel comme celui que nous avons dans la commission des chemins de fer, je crois que nous sommes arrivés aussi près que nous pouvons l'espérer de l'idéal dans les conditions actuelles de l'opinion publique.

Je sais que l'on a habitude de dire: la propriété par l'Etat est la solution de toutes les difficultés. Je ne crois pas cependant que ce soit vrai. Le problème des chemins de fer ne sera pas résolu si l'Etat en prend possession; il ne fera que commencer. J'aurais préféré que le Gouvernement se fût présenté avec une politique définitive concernant ces deux compagnies de chemins de fer, qui aurait été de nature à leur permettre de passer la crise financière actuelle, afin que nous eussions pu espérer qu'elles en seraient sorties heureusement lorsque les conditions seront devenues meilleures.

Je regrette que le Gouvernement n'ait pas adopté cette politique parce que c'est la plus sage et la meilleure. Il me fait peine de voir que le Gouvernement ait adopté une politique dont chaque ligne et chaque mot discréditeront absolument ces deux entreprises au point de vue financier, et aura l'effet de rendre presqu'impossible ce qui n'était jusqu'ici que difficile, c'est-à-dire obtenir de l'argent sur leur seul crédit.

Je sais que les temps sont difficiles; je sais que le Gouvernement et tout le monde souffrent de la crise financière; je sais que nous avons engouffré des sommes énormes dans ces entreprises; je sais aussi que loin de gagner suffisamment pour pouvoir payer les intérêts sur leurs obligations elles y ont failli; mais il faut considérer que ce ne sont pas les seules entreprises qui ne font pas de profits dans le moment et que cette crise est survenue—n'oublions pas qu'elle n'est pas due à la guerre, car elle existait avant—à une époque où ces lignes achevaient d'être établies, c'est-à-dire à leur moment le plus critique, parce que pendant la construction tous les frais sont portés au compte du capital, mais lorsqu'elles sont achevées elles n'ont plus que le trafic pour se soutenir et qu'il doit être suffisant pour cela.

C'est juste à ce moment que les temps durs sont arrivés et les deux entreprises en ont souffert. Je soumets qu'il aurait été sage de la part du Gouvernement de présenter une politique définie de nature à placer ces entreprises sur des bases solides afin qu'elles pussent devenir des lignes transcontinentales permanentes pouvant offrir une concurrence appréciable pour le bénéfice du Canada.

C'est une proposition peut-être un peu radicale, un peu sérieuse; mais nous sommes en présence d'un grave état de choses, et j'ai assez de confiance dans le pays et dans son avenir, pour croire que si ces lignes sont bien administrées, elles finiront par être prospères.

Je suis cependant tout aussi certain que, conduites comme elles l'ont été, gênées comme elles l'ont été par la politique du Gouvernement actuel, elles ne pourront, si elles deviennent la propriété de l'Etat, avoir plus de succès, à moins qu'il n'y ait un changement dans la manière du Gouverne-

ment d'administrer les chemins de fer de l'Etat et autres utilités publiques.

Je ne dirai qu'un mot du développement commercial au Canada et de ses chances dans l'avenir. Lorsque la ligne du Pacifique-Canadien a été établie à travers le continent, la population était éparse; les conditions n'étaient pas favorables; il y avait peu de trafic, et je me rappelle que durant plusieurs années il ne circulait qu'un train de voyageurs par jour sur la ligne du Pacifique-Canadien dans les deux directions à travers le continent et que le nombre des voyageurs sur ces trains était plus que restreint.

Je me souviens que, longtemps après la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien, les hommes éminents qui dirigeaient l'entreprise, eurent l'idée d'établir un raccordement entre Saint-Paul et la ligne principale du réseau à Moosejaw. Ce raccordement porte le nom de ligne du Sault. C'était un projet de la réalisation duquel on attendait des merveilles. J'ai plus d'une fois vu ce train entrer dans Moosejaw; il y venait tous les jours, avec sa locomotive, son tender, son fourgon à bagege, une voiture de deuxième classe, une voiture pour touristes, une autre de première classe, un wagon-lit et, dans tout cela, un seul voyageur. Chacun sait aujourd'hui que le Pacifique-Canadien est peut-être, en fait de chemins de fer, l'entreprise la plus fructueuse du monde. La circulation sur sa ligne principale est si considérable que la compagnie a doublé ses voies sur une grande partie de son parcours, non seulement dans les provinces des prairies, mais aussi dans le nord d'Ontario. Sa ligne du Sault lui assure de jolis bénéfices. L'entreprise sur tous les points est devenue une source de profits. Mais il a fallu attendre pour cela bien des années. Etant données les circonstances de ces temps-là, on pouvait alors administrer un pareil service beaucoup plus économiquement qu'on ne le peut faire aujourd'hui.

Par tout le Nord-Ouest aujourd'hui, sur ces vastes prairies désertes, où l'on pourrait s'attendre qu'il passe un ou deux trains peut-être par semaine—et je me souviens que, pendant une dizaine d'années, tout ce que nous avions à Edmonton c'était deux trains par semaine et, encore, des trains-omnibus, ainsi appelés sans doute parce qu'ils accommodaient bien peu de monde—il y a aujourd'hui, entre Winnipeg, Brandon, Régina, Saskatoon et Edmonton d'une part et, d'autre part, entre Winnipeg, Brandon, Régina, Moosejaw, Medicine-Hat, Lethbridge et Spokane (Wash.), un service qui ne le cède à nul autre sur ce continent. Ceci est le résultat de la concurrence, une concurrence devenue effective par l'introduction dans cette contrée des lignes du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian-Northern. Il peut sembler à mon honorable ami d'York-sud (M. W. F. Maclean), qui habite une région où de tous les côtés il arrive des trains en si grand nombre qu'ils montent presque les uns sur les autres, que la concurrence entre chemins de fer ne mène à rien et qu'il peut à sa guise les obliger à prendre telle ou telle route; mais, à juger de la chose par ce qui se passe chez nous et me souvenant du service que l'on nous donnait sous le régime d'un monopole, je dis que le présent état de choses est assez bon pour moi et je ne désire aucunement de retourner à l'ancien. Je ne suis pas bien sûr de désirer non plus un régime de nationalisation des voies ferrées.

M. MACLEAN (York-Sud): Après avoir écouté ce qui vient d'être dit des avantages d'une nationalisation des chemins de fer et de ses désavantages, je persiste à croire que les arguments apportés en faveur de ce régime sont bons et que c'est ce qu'il faut à ce pays. Je me suis efforcé cet après-midi de faire comprendre qu'il se présente une superbe occasion d'établir ce régime et de profiter pour cela de ce que deux chemins de fer demandent du secours au Gouvernement dans une crise due à la guerre ou à autre chose. L'absence d'un si grand nombre de députés pendant ce débat peut, jusqu'à un certain point, s'expliquer par la longueur de celui d'hier, qui a duré jusqu'à ce matin. Quoi qu'il en soit, ce qui me frappe dans cette discussion c'est que les compagnies du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadien-Nord ont grandement peur que nous ne soyons bien près de faire passer dans les mains de l'Etat l'exploitation de leurs réseaux et elles souhaiteraient de nous voir sortir de la présente situation, à laquelle le Parlement est tenu de faire face. J'exhorterai donc celui-ci à profiter des circonstances pour un essai du régime que je préconise. Je voudrais que l'on en fît l'expérience avec au moins un de ces chemins de fer de l'est qui ont dans l'ouest des lignes de raccordement. Nous avons sur les bras le Grand-Tronc-Pacifique, ou du moins il nous faut lui procurer des fonds. Pour ce qui est du Transcontinental, la chose n'est pas douteuse: il est à notre charge et c'est nous qui en assurons le fonctionnement. Nous avons en outre l'Intercolonial, sans

compter que nous sommes en train de faire dans l'est l'acquisition de quelques lignes encore. Emparez-vous de quelqu'une de ces lignes qui, dans l'Est, donnent des bénéfices et se lient avec celles de l'Ouest. Voyons ensuite ce que nous pourrons faire dans une concurrence avec les autres. Pour obtenir la possession de cette ligne, j'avais proposé d'offrir quelque argent. J'ai dit combien uniquement pour tâter le pouls à la députation sur cette affaire. Le Canadien-Nord me paraît être le seul auquel on puisse songer pour le moment. Je crois bien qu'il nous vendrait ses droits pour peu de chose. La proposition que j'ai faite m'est toute personnelle. Ces pourparlers qui ont lieu dans le moment nous fournissent une occasion d'acquérir un réseau excellent qui communique avec nos villes de l'Est. Avec ce chemin de fer, quelque soit celui que nous prenions, il faudra raccorder le vaste réseau transcontinental qui assure la concurrence avec les autres lignes. L'exploitation d'un pareil chemin ferait plus, selon moi, que toute autre chose dans l'Ouest pour maintenir les prix dans des limites raisonnables.

Elle ferait pour le public de l'Ouest que la Commission des chemins de fer ne saurait réaliser avec tous ses pouvoirs de réglementation. Nous serons peut-être forcés de les nationaliser tous, lorsque nous aurons acquis plus d'expérience, ou bien sur la proposition de la Commission que nous allons nommer. Je ne m'oppose pas à la création de cette commssion, et naturellement son rapport pourrait conclure en faveur de la nationalisation. Mais je m'inspire d'autres considérations.

Je le répète, voici l'heure favorable pour faire l'essai de la nationalisation, là où existe une ligne transcontinentale reliant les cités de l'Ouest à celles de l'Est. Le public sera plutôt désappointé lorsqu'il saura qu'on a laissé passer cette occasion de posséder un réseau transcontinental. J'aurais cru que le député d'Edmonton aurait volontiers souscrit à cette attitude, du moins à titre de mesure de secours. Il fait retomber sur ce Gouvernement le sort réservé au Grand-Tronc-Pacifique, au Transcontinental et à toutes ses ramifications. Ce reproche est peut-être fondé. Tout cela a abouti à l'insuccès et, en pareilles circonstances, le Grand-Tronc étant responsable, au sens légal, de cet insuccès, jamais occasion plus favorable ne s'est présentée à une nation, et saisir cette occasion nous donnerait un chemin de fer et le moyen d'améliorer la situation du pays. La situation ne saurait être pire qu'aujourd'hui; elle pourrait être bien meilleure. Je ne saurais souscrire à la doctrine énoncée par l'orateur qui m'a précédé, prétendant que pour avoir un bon chemin de fer, il faut la concurrence de lignes privées. Tout le passé de l'Amérique s'inscrit en faux contre la vérité de cette doctrine ou sa justification par les faits. Soixante-quinze pour cent des chemins de fer aux Etats-Unis ont été mis en liquidation. Tous ces chemins de fer ont été ruinés par les exploiteurs et le système a été le plus grand insuccès en matière de chemin de fer connu dans l'histoire du monde.

L'hon. M. OLIVER: Lorsque mon honorable collègue parle d'insuccès, veut-il dire insuccès financier ou insuccès en ce qui concerne le service rendu au public?

M. MACLEAN (York-Sud): Les deux. Le public des Etats-Unis, eu égard aux fonds engagés dans ces entreprises, n'a pas bénéficié du service dont il aurait joui, si ces fonds eussent été convenablement placée sous l'administration judicieuse de l'Etat.

L'hon. M. OLIVER: Pour les deux cents par mille que le voyageur paie sur un train aux Etats-Unis, ne jouit-il pas d'un meilleur service qu'en tout autre pays?

M. MACLEAN (York-Sud): Je ne saurais dire. Sous certains rapports, le service des marchandises ne laisse rien à désirer, mais si l'on tient compte de l'argent placé et des avantages dont ont joui les compagnies aux Etats-Unis, c'est un service inférieur. Avant longtemps mon collègue verra l'Etat chez nos voisins se constituer propriétaire des chemins de fer. J'ai souvent déclaré ici et j'ai l'intention de rappeler au peuple canadien, qu'aujourd'hui l'Etat est en mesure d'acquérir au moins un réseau transcontinental. Je le répète, il est de notoriété publique que le Gouvernement actuel et le parti conservateur ont déclaré que, si l'Etat fut devenu propriétaire du Grand-Tronc-Pacifique la chose eût été plus avantageuse au pays que le système de propriété privée imposé au pays par le parti libéral. Les deux partis différaient d'opinion sur cette question; aujourd'hui une occasion favorable se présente et peut-être ne reviendra-t-elle jamais. Le résultat de la prochaine consultation électorale enlèvera peut-être au parti conservateur l'occasion qui se présente aujourd'hui. Le parti conservateur a déclaré que l'Etat devait se faire propriétaire et exploitant du Grand-Tronc-Pacifique, et que ce système est préférable au système dont l'insuccès est démontré. Ce système a abouti à l'avortement; les documents où cet aveu est consigné sont du

domaine public et voici le moment venu d'adopter le nouveau et le meilleur système. Si l'argument de l'honorable député d'Edmonton est valable et cette observation s'applique aux remarques des autres orateurs d'aujourd'hui—nous devrions nous débarrasser de l'Intercolonial, comme d'une chose indigne de l'Etat. J'ai entendu formuler ces arguments maintes et maintes fois.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député prétend-il que j'ai donné à entendre que nous devrions nous débarrasser de l'Intercolonial?

M. MACLEAN (York-Sud): Non, mais l'honorable monsieur voudrait le voir administré d'une manière différente. Il croit à une administration privée.

L'hon. M. OLIVER: Oui; si l'on en juge par le résultat de l'exploitation de l'Intercolonial.

M. MACLEAN (York-Sud): Quant à l'administration privée des chemins de fer en concurrence, nous avons déjà essayé ce système et en sommes dégoûtés. Nous avons consacré des millions de dollars à ce système et qu'avons-nous obtenu en retour? Rien.

Nous leur avons aidé financièrement autant qu'il était possible et ils reviennent encore nous demander de l'argent. Bien plus, ils veulent que nous leur aidions pendant cette période où ils passeront probablement dans le domaine de la propriété publique. Tout ce qu'on nous demande, c'est de les aider pendant ce temps d'épreuve et de leur donner une autre possibilité de réussir dans leurs entreprises. C'est au Parlement à régler cette affaire et je suis vaincu que lorsque le peuple sera au courant des faits, ce sera l'opinion générale que le Parlement a eu l'occasion cette année d'acquérir au moins une ligne transcontinentale et que nous n'en avons pas profité.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous avons eu une discussion très intéressante, mais nous avons siégé très tard hier soir ou plutôt nous étions encore ici de bonne heure ce matin. Je voudrais demander que l'on adopte le chapitre relatif au Grand-Tronc-Pacifique, et demain nous prendrons le chapitre réservé au Nord-Canadien. Quelques autres crédits n'ont pas encore été adoptés et peut-être que nous pourrions en examiner quelques-uns.

Impressions diverses, $100,000.

L'hon. M. LEMIEUX: S'agit-il d'impressions de documents publics.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Impressions diverses.

[M. W. F. Maclean.]

L'hon. M. REID: C'est un crédit qui revient chaque année.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai appris de l'adjoint de l'Imprimeur du roi, que j'ai rencontré l'autre jour, que seulement quelques députés reçoivent des exemplaires des témoignages recueillis par la commission royale. Il me semble que chaque député devrait en recevoir un exemplaire. Je ne me plains pas pour moi, parce que je le reçois.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je conseillerais à mon honorable ami de soulever cette question demain quand le premier ministre sera ici. Je n'ai aucun renseignement à ce sujet.

Législation—Chambre des communes, $10,687.50.

L'hon. M. LEMIEUX: Je veux parler d'une question qui n'est pas directement mentionnée dans ce crédit, mais qui relève de la Chambre des Communes. Je voudrais avant tout remercier le Gouvernement d'avoir pris une disposition pour le paiement de l'indemnité de l'honorable député de Beauce (M. Béland). L'an dernier la personne qui s'occupe des affaires personnelles de l'honorable député, son beau-frère, m'a fait part de son désir que l'indemnité fût déposée à la banque où l'honorable député de Beauce déposait généralement son argent. J'ai écrit au comptable de la Chambre des Communes et il était consentant à le faire, mais il m'a expliqué qu'il devait obtenir la permission du Gouvernement par l'entremise du ministre des Finances ou de l'auditeur général. La raison de cette requête est que l'honorable député (M. Béland) pourrait avoir le bénéfice de l'intérêt composé pendant sa détention en Allemagne. Je demanderai au ministre des Finances de voir à ce que des mesures soient prises pour transférer l'indemnité du député à la banque.

L'hon. sir THOMAS WHITE: A-t-on fait cela l'an dernier?

L'hon. M. LEMIEUX: Cela a été fait l'an dernier.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami n'a qu'à m'envoyer le nom de la banque.

L'hon. M. LEMIEUX: Je verrai à ce que ce soit fait.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas besoin de dire avec quel grand plaisir nous ferons tout en faveur de l'honorable député de Beauce, pour qui nous avons tous

tant d'admiration, et dont nous regrettons si vivement l'absence.

M. MACDONALD : Quelle disposition a-t-on prise au sujet du paiement de l'indemnité aux députés qui sont en service actif, au pays ou à l'étranger?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Une disposition a été introduite dans le budget supplémentaire en faveur des députés qui sont dans le service actif.

M. NESBITT: Vous trouverez cela dans le budget.

Douanes, $4,215,000.

L'hon. M. PUGSLEY: A-t-on posé une question au ministre au sujet de l'admission en franchise d'une énorme quantité de marchandises à Morrisburg?

L'hon. M. REID: Nous avons discuté cette affaire l'autre soir à la demande de l'honorable député d'Assiniboia.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne crois pas que ce serait retarder inutilement le budget si on laissait ce crédit en suspens. Le ministre a fait adopter ses crédits assez rapidement. Est-ce avec l'idée que la prorogation va avoir lieu prochainement?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est par suite d'un arrangement fait avant l'arrivée de mon honorable ami.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est un crédit important, et je pense que le ministre pourrait le laisser en suspens.

L'hon. M. REID: Nous allons laisser en suspens quelques articles à la faveur desquels vous pourrez aborder la discussion de n'importe quel sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Si j'ai bien compris, lorsque l'honorable député de Lambton (M. Pardee) a consenti à l'arrangement en question, il ne savait pas qu'il y avait un crédit s'élevant à au delà de $4,000,000.

L'hon. M. REID: Ce crédit est exactement le même que l'année dernière.

L'hon. M. PUGSLEY: Combien y a-t-il de crédits qui restent encore à adopter?

L'hon. M. REID: Un bon nombre.

L'hon. M. PUGSLEY: Alors nous pourrons laisser adopter celui-là.

Gouvernement civil—département de l'Imprimerie nationale et Papeterie; nomination de Frederick Cook au poste d'imprimeur adjoint du Roi et contrôleur de la papeterie, au traitement de $4,000, à partir du 1er juillet 1915, $3,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce qu'il s'agit de notre ami l'ex-maire d'Ottawa?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est lui.

L'hon. M. PUGSLEY: Il ne voudra certainement pas toucher $4,000 en ce temps de crise.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne doit pas oublier l'augmentation du coût de la vie.

M. PARDEE: Est-ce une nouvelle position?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je le crois. Cet office existe depuis le mois de juillet dernier.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ferait mieux, à mon avis, de laisser cet article en suspens. Il s'agit d'une nouvelle position et il est préférable que nous obtenions quelques renseignements à ce sujet.

(L'article est laissé en suspens.)

Mines et Commission géologique—Division des mines—Publication des rapports, traduction des rapports en français, achats de livres, papeterie, fournitures pour les laboratoires de chimie, appareils, instruments, dépenses casuelles des bureaux, aide supplémentaire—crédit supplémentaire, $50,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Vu qu'il est dix heures et que la plupart des députés ont siégé jusqu'à cinq heures, ce matin, le ministre pourrait peut-être remettre à plus tard l'étude des crédits qui restent. Il n'y en a pas beaucoup d'ailleurs.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Avant l'arrivée de l'honorable député, j'ai fait la même proposition, c'est-à-dire que nous avons veillé tard hier soir ou plutôt ce matin, de sorte qu'après avoir adopté ces crédits, nous pourrions lever la séance. Il ne reste plus à adopter que quatre article dans les crédits supplémentaires pour l'exercice 1915-1916. Je propose donc que nous adoptions ces crédits et que nous remettions à demain l'étude des crédits supplémentaires pour l'exercice 1916-1917, qui ne comprennent qu'une douzaine d'articles en tout.

L'hon. M. PUGSLEY: Il s'agit d'une somme assez considérable.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Alors laissons-les en suspens.

Divers—Remboursement au crédit "Dépenses imprévues", à raison d'avances faites à même ce crédit pour défrayer les dépenses de la commission d'économie et de développement, $8,500.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce que cette commission est la 80ième ou la 82ième qu'a nommée le Gouvernement actuel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne m'en souviens pas; il est possible qu'elle soit la 81ième.

L'hon. M. LEMIEUX: Quel est le président de cette commission?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le sénateur Lougheed.

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

L'honorable sir THOMAS WHITE propose que la séance soit levée.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel sera le programme demain?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Les subsides, le prêt au Nord-Canadien, et n'importe quel autre article. Le prêt au Grand-Tronc-Pacifique a été adopté, mais il reste à adopter celui que nous proposons de faire au Nord-Canadien.

L'hon. M. PUGSLEY: Je désire donner avis à l'honorable ministre d'un amendement que j'avais l'intention de proposer, mais que mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean) s'engage à déposer en mon nom, relativement au prêt de $15,000,000 que l'on propose de faire au Nord-Canadien. Voici le but de mon amendement: C'est que ce prêt soit sujet à la condition que la compagnie du Nord-Canadien donne une option à Sa Majesté pour une période de cinq années, sous le régime de laquelle le pays pourra faire l'acquisition de tout le réseau du Nord-Canadien et des embranchements à un prix qui sera fixé par le gouverneur général en conseil. C'est là le sens de l'amendement que je veux proposer.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux (l'honorable M. Reid) aurait-il l'obligeance de déposer sur le bureau les renseignements qu'il possède relativement aux deux chemins de fer que le Gouvernement propose d'ajouter au Transcontinental: le Québec-Saguenay et le Lotbinière-Mégantic, les sommes que le Gouvernement sera obligé de débourser de ce chef, les sommes qu'a coûtées la construction de ces voies ferrées, le matériel roulant qu'elles possèdent réellement, quels sont les travaux de construction qui restent encore à exécuter, les recettes brutes et nettes de ces deux chemins de fer, et en général, tous les renseignements qui peuvent être de nature de nous permettre de discuter intelligemment la question. Est-ce que mon honorable ami sera en mesure de me fournir ces renseignements lundi?

L'hon. M. REID: Certainement.

L'hon. M. LEMIEUX: Ou demain?

[Sir Thomas White.]

L'hon. M. REID: Je vais vous procurer ce renseignement.

L'hon. M. LEMIEUX: On nous laisse entendre que nous aurons la deuxième lecture du projet de loi lundi.

L'hon. M. REID: C'est cela.

L'hon. M. LEMIEUX: Avant l'ajournement, monsieur l'Orateur, je tiens à annoncer à la Chambre qu'en ma qualité de président du comité de citoyens pour la perception de souscriptions, j'ai reçu une dépêche constatant que le 163e bataillon Canadien français, dont on entreprit le recrutement il y a trois mois, a rempli ses cadres et qu'il comprend actuellement 1,100 unités ou plus. Il m'a fait plaisir de recevoir un télégramme du major Asselin m'annonçant qu'il a reçu des ordres de s'embarquer vers le milieu de la semaine prochaine.

La motion est adoptée.

(La séance est levée à dix heures moins cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Samedi, 13 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

ADOPTION D'UN RAPPORT DU COMITE DES IMPRESSIONS.

M. CURRIE propose:

Que les conclusions du 2e rapport du comité mixte des impressions, présenté le 11 mai, soient adoptées.

M. SCHAFFNER: Si les règlements de la Chambre permettent la discussion à présent, je me permettrai, au nom du comité des débats, de protester vigoureusement contre l'adoption de ce rapport.

M. CURRIE: Il y a deux rapports. Le rapport auquel veut s'attaquer l'honorable député est le troisième; j'en proposerai l'adoption dans un instant. Le rapport dont il s'agit dans ma motion est une simple formalité. Quand je discuterai l'autre, je donnerai une explication.

(La motion est adoptée.)

M. CURRIE propose:

Que les conclusions du 3e rapport du comité mixte des impressions, présenté le 11 mai, soient adoptées.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Mon honorable ami a-t-il quelque objection à réserver cette motion jusqu'à lundi?

M. CURRIE: Je serai absent lundi. Monsieur l'Orateur, le comité mixte des impressiions a cherché le moyen de réduire le coût d'impression des documents parlementaires. Je donnerai lecture du 3e rapport du comité sur cette question; il paraît au Feuilleton, en le lisant, il se trouvera consigné au hansard. Le rapport du comité dont je me fais l'interprète est conçu en ces termes:

Votre comité a examiné la question des moyens à prendre pour empêcher le gaspillage en ce qui concerne les impressions et la distribution.

Le comité a étudié la question avec soin, et après avoir chargé un sous-comité de faire de nouvelles investigations, il a l'honneur de vous faire rapport ainsi qu'il suit:

En premier lieu, le comité désire attirer l'attention sur la grande augmentation du coût des impressions du Parlement et des ministères au cours des dernières années. Ainsi, les dépenses en 1895 ont été de $330,627, tandis qu'en 1915, elles se sont élevées à $1,807,390.

Pendant ces derniers jours, le comité a entendu les dépositions de l'imprimeur du Roi et d'autres fonctionnaires du département des Impressions et de la Papeterie publiques, et il en est venu à la conclusion qu'en faisant certains changements, il serait possible d'effectuer une grande économie tant sous le rapport des impressions que sous celui de la distribution. L'imprimeur du Roi a fait un exposé complet de la situation dans un mémoire qu'il a préparé en mars dernier, dont copie est annexée au présent rapport. Le comité recommande que ce mémoire soit imprimé avec ce rapport.

Traitant d'abord des listes de distribution, parce que de ces listes dépend la quantité des impressions à faire, le comité recommande:

Que toute la distribution soit faite par le bureau de l'imprimeur du Roi, tel que prescrit par la loi constituant le département des Impressions et de la Papeterie publiques, chapitre 80 des Statuts revisés du Canada.

Que toutes les listes de distribution par la poste soient envoyées à la division de la distribution du bureau des impressions du Gouvernement, et que ces listes soient revisées tous les ans par le bureau de distribution. Cela pourrait être fait en adressant une carte, demandant réponse, à toutes les personnes inscrites sur les listes comme devant recevoir quelque document ou publication du Gouvernement. Dans le cas où une réponse ne serait pas reçue dans un temps spécifié, le nom ou les noms devraient être biffés.

La même chose pourrait être faite au sujet des volumes reliés des documents de la session dont 640 séries complètes sont adressées à diverses institutions. L'on estime que la bonne moitié de cette quantité est mise au rebut et que si les listes étaient réduites de cinquante pour cent, il y aurait une économie d'au moins 9,600 volumes reliés.

Les listes de distribution et l'impression des "Débats" des deux Chambres devront être référés, dans chaque cas, au comité des impressions.

Les recommandations faites à chaque Chambre par un comité quelconque pour l'impression de la preuve faite devant ce comité, devront être référées au comité des impressions pour son approbation.

Les rapports de commissions spéciales devront être référés au comité des impressions pour décider s'ils doivent être imprimés, et en quelles quantités.

Le comité est d'avis que la pratique de faire payer au public en général les livres bleus et autres publications spéciales devrait être strictement suivie. La distribution inconsidérée de cartes, livres bleus annuels et de rapports mensuels spéciaux a été cause de beaucoup d'abus dans le passé. Divers ministères ont cité de nombreux cas où des centaines de demandes ont été faites par des écoles en diverses parties du pays, pour des publications qui ne pouvaient en aucune manière être utiles aux enfants qui les demandaient. Ces volumes sont probablement demandés parce que quelque journal a mentionné qu'on pouvait les avoir "gratis". Quelques sous-ministres croient que la raison pour laquelle on demande ces rapports réside dans l'espoir qu'ils contiendront des gravures.

En vue de rendre plus rapide l'expédition postale des publications du Gouvernement, il est instamment recommandé qu'un bureau de poste succursale soit établi pour les fins du service de la distribution du département des Impressions et de la Papeterie publiques, et que les matières postales soient envoyées directement aux gares des chemins de fer.

Au sujet des impressions parlementaires, faites sous la direction de l'imprimeur du Roi, le comité apprend avec plaisir que, au cours des deux ou trois dernières années, des modifications ont été apportées à l'arrangement typographique de plusieurs des livres bleus, grâce auxquelles une économie considérable a été réalisée. Sur ces livres, on estime qu'une économie annuelle de $15,000 a été effectuée. Toutefois, l'imprimeur du Roi n'a aucune autorité quant à la rédaction de ces rapports, et ne peut réaliser ces modifications qu'avec le concours et la bonne volonté des fonctionnaires des divers ministères.

L'attention du comité a été attirée sur l'énorme augmentation du nombre de gravures dans les rapports annuels et spéciaux. Un grand nombre de ces gravures n'ont aucune utilité. Il est suggéré que les livres bleus parlementaires ne devraient contenir que les gravures propres à élucider le texte.

On peut arriver à une forte économie dans l'impression des rapports annuels des ministères en éliminant complètement les mémoires techniques, les articles élogieux, les listes des fonctionnaires, les introductions, les lettres de pure routine, les répétitions de renseignements statistiques, etc. Sous ce dernier rapport, il suffit de parcourir les rapports des ministrères des Douanes et du Commerce pour en avoir la preuve. Le comité recommande d'éviter ces répétitions partout où cela sera possible.

Le comité recommande que l'on donne plus d'ampleur au but visé par la Gazette mensuelle de l'Agriculture en y incorporant les feuillets "Seasonable Hints" et les petits bulletins maintenant publiés par le ministère de l'Agriculture en forme de livret, afin de leur donner une valeur permanente, et que la Gazette soit envoyée gratis à tous les cultivateurs canadiens qui en feront la demande. On peut arriver à ce ré-

sultat sans qu'il en coûte beaucoup plus, si l'on met de côté le Bulletin de renseignements relatifs à l'agriculture dans les pays étrangers, vu qu'une partie considérable de ces renseignements ne sont guère d'utilité publique pour le cultivateur canadien. Ce qu'il y a de meilleur dans ce bulletin pourrait être incorporé dans la Gazette de l'Agriculture, laquelle devrait être publiée sous une forme moins dispendieuse. Le Bulletin de renseignements relatifs à l'agriculture dans les pays étrangers existe depuis cinq ans et coûte annuellement environ $9,400.

Le comité désire attirer l'attention sur le grand nombre de cartes qui sont dressées par quelque seize divisions du service public, et dont la distribution se fait en grande partie à titre gratuit. Le rapport de la commission royale nommée en 1914 pour "faire une enquête au sujet de la condition des documents et archives des ministères publics" a attiré l'attention sur cette grande multiplication du travail et a suggéré "que le travail de la préparation des cartes pour le gouvernement fédéral pourrait se faire mieux et plus économiquement sous la direction d'une autorité centrale". Nous recommandons que cet ouvrage soit contrôlé par le département des Impressions publiques, avec plein pouvoir de prévenir toute duplication ou répétition inutile.

Le comité recommande de plus que toute "copie" pour l'imprimeur soit écrite au dactylographe. On a constaté mille et mille fois le gaspillage considérable des deniers publics causé par suite de mauvaise écriture et des corrections des épreuves qui en résultent.

L'an dernier, au bureau du Gouvernement, le coût des corrections d'auteurs s'est élevé au chiffre de $48.376. C'est une diminution de $5,000 sur l'année précédente, mais le comité n'a aucun doute que cette dépense peut être considérablement réduite si l'on prend plus de soin pour préparer la "copie".

Comme il a déjà été mentionné, l'imprimeur du Roi et le personnel de l'Imprimerie n'ont aucune autorité pour faire des changements dans le texte des documents parlementaires ou administratifs. Prenant en considération le fait que des millions de pages de rapports sans valeur sont imprimées chaque année, le comité est d'avis que le Gouvernement devrait établir un bureau d'éditeur des publications parlementaires et administratives, agissant de concert avec l'imprimeur du Roi, pour reviser les manuscrits et éviter les répétitions et les redites. Tous les rapports et publications devraient être renvoyés à ce bureau qui serait autorisé à décider ce qui doit être imprimé ou ne pas l'être. Le comité est d'avis:

° Qu'un bureau de cette nature, bien choisi et revêtu de larges pouvoirs de revision, pourrait épargner des milliers de piastres au pays.

Traitant d'abord de la distribution qui est la principale source de gaspillage, le rapport dit:

2° Que toute la distribution soit faite par le bureau de l'imprimeur du Roi, comme le prescrit la loi constituant le département des Impressions et de la Papeterie publiques (chap. 80 des Statuts revisés du Canada);

3° Que toutes les listes de distribution par la poste soient envoyées à la division de la distribution du bureau des impressions de l'Etat, et que ces listes soient revisées tous les ans par le bureau de distribution. Cela pourrait être fait en adressant une carte, demandant réponse, à toutes les personnes inscrites sur les listes comme devant recevoir quelque document ou publication de l'Etat. Dans le cas où une réponse ne serait pas reçue dans un temps spécifié, le nom ou les noms devraient être biffés.

La procédure indiquée par cette loi est que chaque ministère aura une liste de distribution par la poste qui sera envoyée à l'imprimeur du roi, et, à mesure que les différents rapports seront imprimés ils seront adressés d'après cette liste et mis à la poste par l'imprimeur du roi. Mais la pratique est que chaque ministère ou comité obtient un grand nombre d'exemplaires imprimés de ses propres documents; en réalité, presque toute l'édition lui est remise. Dans chaque ministère, est établie une division de distribution qui, la moitié du temps, est inoccupée, et ces livres et documents sont distribués par cette division. Le vœu de votre comité sur les impressions, est que chaque ministère envoie sa liste à l'imprimeur du roi, et que l'on établisse à l'Imprimerie nationale un bureau général de distribution ainsi que le veut la loi. Cette méthode éviterait dans une grande mesure la nécessité d'avoir un double personnel pour la distribution. Il arrive très souvent que le même nom est inscrit sur la liste des divers ministères, ce qui amène une double distribution de quelques-uns des documents.

Le paragraphe suivant fait voir ce doublement et ce gaspillage.

En premier lieu, le comité désire attirer l'attention sur la grande augmentation du coût d'impression des documents législatifs et des ministères au cours des dernières années. Ainsi, les dépenses en 1895 ont été de $330,627, tandis qu'en 1915 elles se sont élevées à $1,807,390.

Le coût des impressions de chaque ministère est payé sur le crédit sur lequel ce comité est censé exercer une certaine surveillance. L'argent que dépense chaque ministère pour ses impressions n'apparaît pas conséquemment dans son budget.

Une cause de gaspillage est le défaut de surveillance des listes de distribution dans les différents ministères. Par exemple, sur la liste est inscrit le nom d'une personne à laquelle on adressera les "procès-verbaux" de la Chambre, qui peuvent à eux seuls emplir un bon rayon de bibliothèque. On expédie ces documents à l'adresse de cette personne d'année en année; mais nous découvrons qu'il y a sur ces listes des noms de gens qui sont morts depuis cinq ou dix ans, ou qui ont quitté l'endroit, et cependant les documents leur sont encore adressés, causant ainsi une grande dépense et du gaspillage. On se propose d'envoyer tous les ans à la personne dont le nom est sur la liste une carte spéciale où elle accusera réception de l'envoi qui lui est fait et

déclarera si elle désire continuer de recevoir les mêmes documents.

Cette méthode permettra d'exercer un contrôle sur les documents qui sont expédiés. Il est possible qu'il ne soit nécessaire d'adresser un document que pendant une année ou deux; mais aujourd'hui, dès que le nom d'une personne est inscrit sur la liste, on continue d'envoyer les documents à son adresse, et la masse des imprimés ainsi gaspillés est si grande que le coût des impressions a été augmenté d'un million et demi de dollars en dix ans. Il faut que cet abus cesse. Si la personne à laquelle on enverra une carte néglige de répondre qu'elle désire continuer à recevoir les documents, c'est perdre notre temps et notre argent que de continuer à les lui adresser. Par ce moyen la division de la distribution aura une base pour calculer le nombre d'exemplaires qu'il faudra imprimer. Aujourd'hui, on ne va qu'au hasard, et tous les ans on imprime des millions de tonnes pesant de documents qu'il faut ensuite détruire ou jeter au rebut. Je n'ai pas besoin de dire à la Chambre que son devoir est de trouver le moyen de faire cesser ce gaspillage. Nous avons organisé une campagne d'éducation sur la production et l'économie. Si nous mettons nous-mêmes en pratique au sujet des impressions les conseils que nous donnons au public, nous pouvons économiser près de trois quarts de millions ou un million de dollars par année.

La même chose pourrait être faite au sujet des volumes reliés des documents législatifs dont 640 séries complètes sont adressées à diverses institutions. L'on estime que la bonne moitié de cette quantité est mise au rebut et que si les listes étaient réduites de moitié, il y aurait une économie d'au moins 9,600 volumes reliés.

Ces volumes reliés des documents parlementaires, il en est fait l'envoi à des écoles d'arts et métiers de la province d'Ontario dont plusieurs n'existent plus, ayant été remplacées par des bibliothèques publiques. L'Imprimerie devrait savoir si les établissements et les individus auxquels ces volumes sont adressés existent encore ou n'existent plus. S'ils existent, on devrait leur demander s'ils désirent recevoir ces documents.

Le paragraphe qui suit a trait aux Débats de cette Chambre, et c'est celui contre lequel mon honorable ami de Souris (M. Schaffner) déclare vouloir protester.

La distribution des listes et l'impression du hansard de l'une et l'autre Chambre devant toujours être soumises au comité des impressions.

Le comité des impressions ne désire aucunement se mêler de la forme du hansard, ni de rien qui s'y rattache; mais le comité des débats envoie à un grand nombre de personnes des exemplaires du compte-rendu de nos séances. Ce compte-rendu peut être acheté par quiconque le désire, moyennant une certaine somme par année; mais le comité des débats a pris l'habitude de mettre sur la liste des personnes à qui ce compte rendu est envoyé gratuitement le nom de beaucoup de gens dans tout le pays.

Si un député le demande, les Débats sont envoyés à une demi-douzaine de gens de sa conscription. C'est à grands frais que sont publiés ces volumes qui, tous les jours, partent d'ici Une fois qu'on en a commencé l'envoi à quelqu'un, on ne s'arrête plus, que la personne soit morte ou vivante. Si quelqu'un désire un document public de cette Chambre sans avoir à le payer, c'est au comité des impressions que l'affaire est soumise. Notre idée est de mettre dans les mains du comité des débats l'exécution de ces services, sans que nul autre comité puisse intervenir. Nous ne voulons d'aucune manière empiéter sur les droits du comité des débats; mais, si ce dernier désire accroître le nombre des rapports officiels qui se publient à raison de dix, vingt ou cinquante par jour, il devrait demander au comité des impressions qu'il lui fasse cette faveur, puisque c'est celui-ci qui les paye sur le crédit qui lui est ouvert dans ce but, et c'est lui que l'on blâme pour l'énorme accroissement des frais d'impression.

Le comité est d'avis qu'il faudrait rigoureusement se tenir à la règle de faire payer au public en général les Livres bleus des différents ministères et les publications spéciales. L'indiscrète distribution de cartes, de Livres bleus et de rapports spéciaux a jusqu'ici causé bien des abus. On a cité plus d'un département où l'on a reçu des écoles d'un peu partout dans le pays la demande de publications qui, de près ou de loin, ne peuvent guère intéresser les enfants qui les fréquentent. Ces demandes ont eu lieu probablement parce qu'un journal aurait annoncé que les publications étaient envoyées gratis. Quelques sous-ministres sont d'avis que le motif de ces demandes, c'est l'espoir de trouver des gravures dans ces rapports.

Les Livres bleus peuvent s'acheter par l'électeur à un prix minime. Si un député désire faire envoyer à un ami tous les ans les Livres bleus ou une série de volumes parlementaires, il peut en faire la demande par l'entremise du secrétaire du comité des impressions. Le comité des impressions s'est toujours montré très libéral à cet égard, et il fait de son mieux pour satisfaire aux demandes de la représentation. Si un député fait savoir au secrétaire du

comité des impressions qu'il désire faire envoyer à certaines personnes des cartes, des livres ou autre chose de cette sorte, le comité s'en occupera aussitôt, car nous sommes les serviteurs des membres de cette Chambre. Nous ne voulons pas cependant que les personnes du dehors demandent qu'il leur soit fourni gratuitement des livres et des publications précieuses, pour lesquelles il y a un prix de fixé, conformément à la loi.

On propose ensuite que:

Pour hâter la transmission par la poste des publications de l'Etat, il soit établi une succursale d'où partent directement pour la station du chemin de fer les objets qui sortent du bureau de distribution attaché au service des impressions et de la papeterie.

Selon la méthode actuelle, ces livres sont portés de l'Imprimerie nationale aux différentes administrations; on les prépare pour leur transmission, ils sont affranchis et envoyés au bureau de poste. L'établissement d'une succursale postale à l'Imprimerie diminuerait considérablement la besogne du service des postes et réduirait de beaucoup les pas et les marches que rend nécessaire le mode actuel de transmission. Il en coûterait beaucoup moins au département d'envoyer une lettre à l'Imprimerie lui demandant l'envoi de certaines publications que d'avoir à les y faire prendre par une voiture ou autre véhicule qui les lui apporte pour de là les rendre ensuite au bureau de poste. L'idée est de faire faire la distribution et la mise à la poste de ces publications par l'Imprimerie elle-même, où cela se pourrait faire très aisément.

Le paragraphe suivant dit:

Pour ce qui est des documents parlementaires, dont l'impression est faite sous la direction de l'imprimeur du Roi, le comité est heureux d'apprendre que, depuis deux ou trois ans, il a été fait des changements à l'ordonnance typographique de plusieurs des Livres bleus, changements qui ont eu pour résultat une économie considérable. On estime à $15,000 l'économie annuelle réalisée de ce chef. Mais l'imprimeur du Roi n'a pas l'autorité de l'éditeur d'un journal, et il ne peut effectuer ces changements que par la bonne volonté des fonctionnaires des différents services.

Depuis un an, l'imprimeur du roi ainsi que les fonctionnaires de son ministère et des autres ministères ont tenté des efforts sincères pour effectuer une réduction dans le format des Livres bleus. L'objectif visé est de réduire les formats de quelques-uns des tableaux, en les imprimant en petits caractères ou en les condensant. On a ainsi réussi à réduire en un seul volume quelques publications en trois volumes. Lorsqu'il s'agit de tableaux imprimés sur deux pages, avec un en-tête en anglais et un autre en français, l'en-tête est mis en un seul tableau dans les deux langues, d'où résulte l'économie d'espace. Le but visé dans ce paragraphe est d'informer les députés que la besogne se fait maintenant dans le sens des propositions du comité et que celui-ci désire votre approbation et se propose de poursuivre ses réformes. (Lisant):

Le comité signale l'énorme augmentation du nombre d'illustrations figurant dans les rapports annuels et spéciaux. Nombre de ces illustrations n'ont aucune valeur. De l'avis du comité, il ne faudrait faire figurer dans ces Livres bleus parlementaires que les planches absolument nécessaires pour la parfaite intelligence du texte.

J'approuve qu'on insère dans les rapports des ministères des illustrations se rattachant au texte; or souvent les illustrations ainsi insérées dans les documents se rattachant au service géologique et autres, comme des photographies d'Indiens portant leurs canots et autres détails de ce genre, entraînent des frais inutiles. Le comité est d'avis qu'il y a une réforme à faire en ce sens. (Lisant):

Il y a lieu de faire de fortes économies dans l'impression des rapports des ministères, en éliminant entièrement les traités techniques, les allusions élogieuses, les listes de personnels des fonctionnaires, les préfaces et les signatures de pure forme, la répétition de renseignements statistiques et le reste. A ce dernier égard, il suffit d'examiner les rapports des ministères du Commerce et de l'Industrie, pour se convaincre de cette affirmation. De l'avis du comité, il faudrait éliminer toute superfétation de ce genre.

Il se rencontre dans ces publications nombre de passages techniques que peuvent seules comprendre ceux qui sont au courant des matières techniques ou les professeurs d'universités. En outre, on y trouve nombre d'allusions de nature élogieuse à l'adresse des fonctionnaires ministériels. Parfois une page entière dont l'impression coûte $2,000 ou $3,000 est consacrée à nous apprendre qu'un tel ou un tel a été attaché à tel service et remplit certaines fonctions. Il faudrait exercer un certain contrôle sur la publication de ces détails de nature triviale. Il est à noter que les statistiques du ministère du Commerce et de l'Industrie et celles du ministère des Douanes sont presque identiques, chiffre pour chiffre, et qu'elles sont publiées dans de gros volumes. A notre avis, on y gagnerait à publier, au lieu de deux volumes, un seul livre qui contiendrait plus de renseignements qu'on n'en trouve aujourd'hui dans les deux. Aux Etats-Unis, il existe aujourd'hui une publication de ce genre, le "Statistical Abstract", où l'on trouve tous les renseignements voulus.

[M. Currie.]

Nous ne désapprouvons pas la publication de ces rapports, ils sont fort nécessaires; seulement il s'agit de savoir si l'on peut obvier à ces répétitions. Le comité a retranché l'extrait mensuel, publié par le ministère des Douanes. A mon avis, il faudrait publier chaque mois cet extrait de statistiques, sous une forme simplifiée; seulement, on pourrait facilement, au moyen de collaboration ou d'une division éditoriale, donner des renseignements bien plus utiles, tout en sauvegardant suffisamment les intérêts du service.

Sans vouloir gêner le travail d'un ministère quelconque, nous tenont à faire l'impossible pour donner une plus grande utilité à ces publications et en réduire les frais, avec la collaborration des ministères. (Lisant):

Le comté propose de donner une plus grande portée à la *Gazette Agricole* mensuelle, en y incorporant les conseils pour la saison les petits bulletins actuellement publiés par le ministère de l'Agriculture sous forme de feuilles volantes, et cela afin d'en assurer la valeur d'une façon permanente, et en outre la distribution de la Gazette, à titre gratuit, à tous les cultivateurs canadiens qui en font la demande. Cette réforme pourrait se réaliser presque sans surcroît de frais, pourvu qu'on supprime le bulletin d'information agricole de l'étranger, qui contient des renseignements presque sans valeur pratique pour le cultivateur canadien. On pourrait incorporer les meilleurs éléments du bulletin dans la *Gazette Agricole* qui serait publiée sous un format moins coûteux. Le Bulletin de l'Information agricole existe depuis plus de cinq ans et coûte annuellement à peu près $9,400.

Le "Bulletin" est expédié à presque tous les cultivateurs et contient cinquante ou soixante pages.

La "Gazette Agricole," excellente publication, a une très forte circulation; mais cette circulation est inférieure à celle du "Bulletin". Le papier employé pour l'impression de la "Gazette" est de qualité supérieur et coûte fort cher; c'est un papier à livre de premier ordre, coûtait peut-être trois fois autant que celui employé pour l'impression du "hansard". Le prix de cette qualité de papier est en hausse et probablement, l'an prochain, il coûtera le double du prix actuel. Ce que propose ici le comité, c'est l'incorporation de la "Gazette" et du "Bulletin" en un seul volume mensuel, son impression sur papier moins cher, et son expédition à tous les cultivateurs figurant sur la liste de distribution gratuite. Nous aurons ainsi une publication mensuelle, à distribution gratuite, sous un format que les cultivateurs conserveront comme ouvrage de référence, au lieu de le jeter au rebut comme cela arive à tant de bulletins qu'on leur expédie.

Un grand nombre de traités importants sont maintenant jetés par les cultivateurs qui les conserveraient s'ils étaient publiés sous une des formes indiquées. Ce n'est qu'un conseil, mais ce seul changement économiserait peut-être de $15,000 à $25,000 par an.

Voici un autre paragraphe du rapport:

Le comité désire attirer l'attention sur le grand nombre de cartes qui sont dressées par quelque seize divisions du service public, et dont la distribution se fait en grande partie à titre gratuit. Le rapport de la commission royale nommée en 1914 pour "faire une enquête au sujet de la condition des documents et archives des ministères publics" a attiré l'attention sur cette grande multiplication du travail et a suggéré "que le travail de la préparation des cartes pour le Gouvernement fédéral pourrait se faire mieux et plus économiquement sous la direction d'une autorité centrale". Nous recommandons que cet ouvrage soit contrôlé par le département des impressions publiques, avec plein pouvoir de prévenir toute duplication ou répétition inutile.

On remarquera qu'il y a seize divisions du service public à Ottawa, chacune ayant un personnel d'employés préparant des cartes et ces cartes étant, dans beaucoup de cas de nature telle que le renseignement donné dans deux ou trois d'entre elles pourrait être donné dans une seule carte; ce qui serait une grande économie. Nous suggérons que ce travail soit mobilisé sous le contrôle du département des impressions publiques. Nous ne voulons pas intervenir dans la publication de ces cartes, mais nous sommes d'avis que l'on ne devrait pas laisser un fonctionnaire d'un département dire qu'une carte doit être publiée simplement parce qu'il veut donner quelque renseignement. Cela devrait être soumis à un département d'édition ayant l'autorité de décider si une carte devrait être publiée. Le rapport continue ainsi:

Le comité recommande de plus que toute "copie" pour l'imprimeur soit écrite au dactylographe. On a constaté mille et mille fois le gaspillage considérable des deniers publics causé par suite de mauvaise écriture et des corrections des épreuves qui en résultent. L'an dernier, au bureau du Gouvernement, le coût des corrections d'auteurs s'est élevé au chiffre de $48,376.

Les "corrections d'auteurs" sont des changements qui sont faits après que la copie a été mise en formes. Ces corrections sont attribuées au manque de soin dans la préparation de la copie. La copie est envoyée aux imprimeurs sans avoir été préparée pour la presse. Elle est composée et ceux qui l'ont envoyée à l'imprimerie déchirent ensuite les épreuves, de sorte qu'en beaucoup de cas les épreuves doivent être

corrigées trois ou quatre fois. Le rapport dit:

C'est une diminution de $5,000 sur l'année précédente, mais le comité n'a aucun doute que cette dépense peut être considérablement réduite si l'on prend plus de soin pour préparer la "copie".

Le rapport dit encore:

Comme il a déjà été mentionné, l'imprimeur du Roi et le personnel du Bureau n'ont aucune autorité pour faire des changements dans le texte des documents parlementaires ou administratifs. Prenant en considération le fait que des millions de pages de rapports sans valeur sont imprimés chaque année, le comité est d'avis que le Gouvernement devrait établir un bureau d'éditeur des publications parlementaires et administratives, agissant de concert avec l'imprimeur du Roi, pour reviser les manuscrits et éviter les répétitions et les redites. Tous les rapports et publications devraient être référés à ce bureau qui serait autorisé à décider ce qui doit être imprimé ou non. Le comité est d'avis qu'un bureau de cette nature, bien choisi et revêtu de larges pouvoirs de revision, pourrait épargner des milliers de dollars au pays.

Ce bureau coûterait pas un sou de plus au pays. Il serait composé d'un fonctionnaire de chacun des départements importants qui impriment des rapports et, dans l'intérêt public, il ferait tout son possible pour réduire la duplication des volumes, le coût des impressions publiques et ferait en sorte que la copie envoyée à l'imprimerie soit préparée pour la presse et mise en bon état pour les typographes. Je pense que tout département qui a un énorme montant d'impressions à faire consentirait volontiers à déléguer un membre habile de son personnel pour faire partie d'un bureau semblable. Ce bureau se réunirait à l'imprimerie nationale une ou deux fois par semaine pendant quelques heures pour examiner l'édition de toutes les publications.

Le comité a attaché à son rapport le mémoire de l'imprimeur du roi qui permettra de se rendre compte que cette question de la réduction du coût énorme des impressions gouvernementales a fait le sujet d'une enquête aux Etats-Unis aussi bien qu'au Canada. La question est revenue sans cesse devant le comité depuis que j'en suis membre et elle a été discutée au Sénat. Je suis persuadé que si le Parlement pouvait trouver le temps d'accepter ces recommandations, le comité pourrait faire rapport à la prochaine session d'une économie d'un demi-million de dollars. L'adoption de ce rapport n'interviendrait avec aucune fonction présente ou employé d'aucun département. L'idée est simplement de coordonner le travail des différents département de l'imprimeur du roi pour que l'on puisse obtenir les meilleurs résultats.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Comme nous n'avons pas eu la possibilité d'examiner le rapport, je demanderai qu'il soit permis de le laisser en suspens jusqu'à mardi.

(La motion est retirée.)

QUESTIONS.

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

M. JOHN LYONS.

M. VERVILLE demande:

1. John Lyons est-il employé à la cour d'échiquier, au service du ministère de la Justice?
2. S'il ne l'est pas, a-t-il été congédié?
3. S'il a été congédié, pour quel motif?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): John Lyons n'est pas un employé de la cour d'échiquier. Il a été engagé provisoirement à raison de $2 par jour, par le régistraire de la cour suprême afin d'assister les messagers lorsque la nécessité s'en fait sentir durant les sessions; son engagement était au jour le jour et pour le temps que le régistraire aurait besoin de ses services.

2. On l'a remercié de ses services.

3. Parce que le régistraire l'a cru désirable dans l'intérêt de l'administration de son bureau; cet homme avait déjà été employé pendant plus de six mois, et c'est la période qui est allouée par la commission du service civil aux employés provisoires.

LA POSTE RURALE A MARTIN'S-RIVER.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

Qui est maître de poste à Martin's-River, comté de Lunenburg (N.-E.), et quand a-t-il été nommé?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): Madame Stella Langille est directrice de la poste à Martin's River (N.-E.). Elle a été nommée le 15 avril 1912.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui a l'entreprise du courrier entre le bureau de poste de Martin's-Point et la station de Martin's-River, comté de Lunenburg (N.-E.)?
2. Des soumissions ont-elles été demandées quant à ce service? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires, et le chiffre de chaque soumission?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): 1. James Shupe.

2 (a). Oui. (b). Burton Langille, $270 par année; John B. Mosher, $290 par an-

née; Charles Sartee, $340 par année; James Shupe, $350 par année; G. F. Shupe, $350 par année. L'entreprise a été adjugée à Burton Langille, le plus bas soumissionnaire, mais il n'a pu fournir la garantie nécessaire. James Shupe offrit alors à accomplir le service au prix de Langille, de sorte que l'entreprise lui a été adjugée.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. Qui est maître de poste de Martin's-Point, comté de Lunenburg (N.-E.)?
2. James Baggart, ex-maître de poste, a-t-il démissionné ou a-t-il été destitué?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes).

1. William Dorey.
2. Il a donné sa démission.

LE SERVICE DU COURRIER A L'ASSOMPTION.

M. SEGUIN demande:

1. Qui est chargé du service de la distribution rurale dans la paraisse de L'Assomption?
2. Quels sont les noms de tous les soumissionnaires, le chiffre et la date de chaque soumission, et la date du marché?
3. Quel est le prix de l'entreprise à l'heure actuelle?
4. Après que les soumissions ont été ouvertes, des négociations ont-elles eu lieu? Dans l'affirmative, avec qui y a-t-il eu pourparler?
5. Quelle proposition a-t-elle été reçue par le Gouvernement? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite?

L'hon. M. CASGRAIN (directeur général des Postes): Le service de la poste rurale n'a pas encore été établi dans la paroisse de l'Assomption. Le département est à étudier à l'heure actuelle les soumissions qui ont été reçues à ce sujet.

L'HABILLEMENT AU COLLEGE ROYAL MILITAIRE DE KINGSTON.

L'hon. M. GRAHAM demande:

1. Qui a l'entreprise de la fourniture de l'habillement pour les cadets du collège militaire de Kingston?
2. Le ministère de la Milice a-t-il l'intention de demander de nouvelles soumissions pour ce service?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre):

1. Personne à l'heure actuelle; le marché qu'avait été passé avec MM. Crawkord et Walsh a ce sujet est expiré depuis le 30 avril dernier.

2. La question est à l'étude.

ACHAT DE CHEVAUX PAR LE DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. MORRIS demande:

1. Combien de chevaux ont été achetés par le ministère de l'Agriculture, au cours de l'année écoulée?
2. Où ont-ils été achetés, de qui l'ont-ils été et combien chaque cheval a-t-il coûté?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries):

1. Du 30 avril 1915 au 30 avril 1916, le département de l'Agriculture a acheté 76 chevaux.

2. La division du bétail a fait l'achat des chevaux suivants:

	Etalons.
Bowden (Alb.), Black, Jas.	1
Hayfield (Man.), Black, Wm.	1
St-Ferdinand (P.Q.), Carey, Ed.	1
Magrath (Alb.), Card, Geo. C.	1
Moosejaw (Sask.), Cooper, I. W.	1
Spring-Coulee (Alb.), Elredge Bros. . . .	1
Vegreville (Alb.), Forbes, W. B.	1
Cochrane (Alb.), Goddard, G. E.	4
Tregarva (Sask.), Grant, Wm.	2
Swift-Current (Sask.), Guest, E.	3
Port-Guichon (C.-B.), Guichon Estate. .	1
Condie (Sask.), Hogge, Thos.	1
High River (Alb.), Hendrie Mme Mary. .	1
Pekisko (Alb.), Lane, Geo. & Co.	5
Hudson-Heights (P.Q.), Macaulay, T. B.	1
Melba (Alb.), McElroy, Geo. M.	1
Drinkwater (Sask.), McWilliams, S. H. .	1
Raymond (Alb.), Meeks, Wm. & Sons. .	2
Truro (N.-E.), N.S. Agricultural College.	1
Coaticook (P.Q.), Poulin, Robt.	2
Magrath (Alb.), Ririe, J. B.	1
Alameda (Alb.), Scott, R. H.	1
Cloverdale (C.B.), Shannon Bros.	1
Edmonton (Alb.), Sporle, Walter, jr. .	1
Allan's-Corners (P.Q.), Steel, A. G. . .	1
Wawanesa (Man.), Stevenson, David . .	2
Saskatoon (Sask.), Sutherland, W. C. .	2
Kingsville (Ont.), Wigle, L. P.	1
Tregarva (Sask.), Wylie, Mme Mary. .	1
	43

Prix moyen approximatif de chaque étalon, $535.50.

Le département des fermes expérimentales a acheté les chevaux ci-après mentionnés:

Morden, (Man)	Alleyn, R.	3 paires.
Manitou, (Man.)	Falls, Richard	1 cheval.
Manitou, (Man.)	Carswell, Thomas	1 paire.
Fredericton, (N. B.)	Jewett, H. C.	1 paire.
Fredericton, (N. B.)	Hutt, J. T. G.	1 jument baie.
Keremeos, (C. B.)	Gibson, F. B.	1 jument baie.
Hawkesbury, (Ont.)	Rutherford, S. H.	1 jument baie.
Hawkesbury, Ont.)	Hanna, Samuel	1 hongre bai.
Point-Fortune, (P. Q.),	Kirby, D. B.	1 jument grise.
Hawkesbury, (Ont.)	Higginson, W. A.	1 hongre bai.
Point-Fortune, (P. Q.)	Kirby, J. M.	1 hongre noir.

Hawkesbury, (Ont.)	Fraser, David	1 hongre bai.
Dalkeith, (Ont.)	McCallum, M. J.	1 hongre noir.
Ottawa, (Ont.)	Brennan, P. J.	2 paires.
Kingsville, (Ont.)	Scratch, E. C.	1 cheval.
Vankleek-Hill, (Ont.)	Lefaivre, R.	1 hongre bai.
Brysonville, (P. Q.)	Greig, D. J.	1 jument enregistrée, avec son poulain et
		1 jument pleine.
Montréal, P. Q.	Climie, Geo.	1 paire.
Truro, N. S.	Archibald, F.	1 paire.
		—
		33 chevaux.

13 mai 1916.

PLETHORE DE GRAIN DANS L'OUEST.

M. CRUISE: Je signalerai à l'honorable ministre du Commerce une question que je trouve fort importante. Voici la lettre que je viens de recevoir d'une personne de mon comté:

Un mot seulement pour vous apprendre dans quelle situation nous nous trouvons par rapport au marché au blé. Un pauvre colon est arrivé dans ma localité, ce soir, après avoir fait 17 milles pour se rendre au marché, où il a découvert qu'il n'y avait pas de place dans les élévateurs pour son blé. Il est revenu sur ses pas en faisant cinq milles avec sa charge, jusqu'à ma localité. Il était dans l'impossibilité d'acheter quelques articles nécessaires à la vie, qu'il voulait apporter à sa famille.

Je demande respectueusement à l'honorable ministre de voir s'il n'y a pas moyen de remédier à cette triste situation.

L'hon. M. PUGSLEY: Je voudrais donner lecture d'une autre lettre, relativement au même sujet, lettre écrite dans le même sens que celle dont l'honorable député de Dauphin vient de citer un passage; elle est en date du 8 mai et m'a été adressée de Craigmyle, Alberta:

Cher monsieur,—Je demeure à Craigmyle sur l'embranchement de Goose-Lake, qui fait partie du Nord-Canadien. Je vois dans les débats de la Chambre que, le 25 avril, le ministre des Chemins de fer a répondu ainsi à votre question:

Grâce à ce bill la commission des Chemins de fer a amélioré la situation dans la région de Goose-Lake, en hâtant l'expédition du grain."

Sans vouloir intervenir dans une discussion politique, je dirai que le 2 novembre dernier, quand j'ai fait battre mon grain, j'ai demandé qu'il me fût envoyé un wagon et je ne l'ai pas encore reçu, bien que j'aie fait tous les efforts possibles pour me plaindre à la commission des grains, par l'entremise du conseil de directeurs de la United Farmers' Association de province.

Je suppose qu'en effet il s'agit de la United Farmers' Association.

Le char qu'on devait me destiner portait le n° 160, dans le livre d'ordres. Quand la gare et le livre d'ordres furent détruits par l'incendie il y a environ dix jours, il y avait encore 22 demandes avant la mienne. Maintenant, j'apprends qu'on n'accordera plus de wagons tant qu'on n'aura pas reçu d'instructions de la part des commissaires. Les trois élévateurs et un hangar sont remplis depuis longtemps; il y a aussi, dans la ville, des greniers qui sont pleins, de sorte qu'il y a certainement 200,000 boisseaux de grain à expédier, sans compter la quantité restée sur les fermes. Quant à Craigmyle, la situation est donc loin d'être améliorée et le grain d'être charroyé.

Je voudrais qu'il fût porté remède à cet état de choses que je vous prie de faire connaître au ministre intérimaire; le ministre doit certainement avoir été mal informé. Je ne veux pas dire, cependant, qu'il ait cherché à nous induire en erreur.

Nous sommes dans une région nouvelle, nous avons fait de grandes dépenses et nous avons besoin de vendre le blé ainsi retenu, si nous voulons avoir de quoi acquitter nos dettes.

Votre tout dévoué,

(Signé): S. Stevenson.

Cette question est très importante et j'espère que le ministre des Chemins de fer et le ministre du Commerce y verront sans retard. Cet homme a commandé un wagon au mois de novembre dernier. Il est vraiment incompréhensible qu'après six mois d'attente il n'ait pas pu faire expédier son grain sur le marché.

L'hon. M. REID: Je verrai les commissaires des chemins de fer lundi à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ferai parvenir une copie de la lettre aux deux ministres.

M. R. B. BENNETT: Bien que je n'aie aucune responsabilité dans cette affaire, je l'ai longuement discutée avec le président de la commission des chemins de fer, depuis une dizaine de jours et j'ai été informé, hier, que 130 wagons sont expédiés tous les jours sur cette ligne et qu'il en sera ainsi jusqu'à ce que la situation soit dégagée. Tout le mal provient de ce que, sur cette ligne, le grain est dirigé sur Saskatoon, au lieu d'être envoyé dans l'autre direction. C'est à la demande de l'association des cultivateurs unis de l'Alberta que je me suis occupé de cette affaire et que j'ai vu les membres de la commission des chemins de fer. Ces derniers m'assurent que tout est maintenant arrangé et que, depuis que cette lettre a été écrite, on a mis un nombre suffisant de wagons sur cette ligne.

PUBLICATIONS DU DEPARTEMENT DES MINES.

M. NESBITT: Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un volume que vient de publier le département des Mines. J'en remettrai un exemplaire à l'honorable premier ministre, car cet ouvrage confirme d'une manière frappante ce que disait, il y a un instant, l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) au sujet du gaspillage en matière d'impressions et de publications. Pendant que le budget du département des Mines était a l'étude, plusieurs articles ont été fortement critiqués et beaucoup de députés ont été d'avis qu'il y avait du gaspillage dans ce service. Le volume dont je parle est, non seulement immoral, mais malpropre; il devrait être brûlé immédiatement.

DEMISSION DE M. LAVALLEE.

L'hon. M. LEMIEUX: Permettez-moi de vous demander, monsieur l'Orateur, si vous avez reçu la démission de l'honorable député de Bellechasse (M. Lavallée)?

M. l'ORATEUR: J'ai reçu la démission de l'honorable député de Bellechasse aujourd'hui même.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-elle dans la forme régulière?

M. l'ORATEUR: Je le crois.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-elle signée par lui-même?

M. l'ORATEUR: Je puis dire qu'elle est signée par l'honorable député de Bellechasse, car je connais sa signature. Je n'ai pas examiné si toutes les formalités ont été observées, car je n'ai reçu le document qu'à une heure et demie, cet après-midi. J'étudierai la question et j'en informerai la Chambre, ce soir.

RESERVE FORESTIERE DE SPIRIT-RIVER.

L'hon. M. OLIVER: Je désire savoir du ministre de l'Intérieur s'il peut répondre aux deux questions que j'ai posées samedi dernier, pendant son absence. La première se rapportait à la réserve forestière de Spirit-Reserve.

A-t-on l'intention d'inclure dans la réserve forestière, les terres des cantons 79-81, rangs 7-11?

La chambre de commerce de Spirit-River a protesté contre ce projet de réserve forestière. C'est une des questions que j'ai posées.

L'hon. M. ROCHE: J'ai été informé de cette question par la lecture du hansard et je me suis fait donner, par les fonctionnaires du département, une réponse qui a été adressée à l'honorable député personnellement. Je ne me rappelle pas les termes exacts de cette réponse, mais je crois qu'elle comportait que la chambre de commerce de Spirit-River serait satisfaite, car les terrains qu'elle mentionnait particulièrement ne seront pas compris dans la réserve.

L'hon. M. OLIVER: Le ministre a eu l'obligeance de me faire remettre une carte sur laquelle sont indiqués les terrains qui doivent être exclus de la réserve, mais je crois que la protestation de la chambre de commerce comporte beaucoup plus que cela. Quoiqu'il en soit, je désire avoir la déclaration officielle du ministre.

Mon autre question se rapportait aux droits du homestead des soldats qui ont enregistré leur demande après s'être enrôlés. J'ai fait observer que les déclarations du département de la Milice diffèrent considérablement de celles que le ministre de l'Intérieur a faites à la Chambre. Je voudrais tirer cette affaire au clair, pour que nous n'ayons qu'une seule déclaration officielle sur le sujet.

Vu que cette question est du domaine du ministère de l'Intérieur, je prie respectueusement le ministre de se prononcer.

L'hon. M. ROCHE: Les ordres transmis par le ministère de l'Intérieur portaient que, tant qu'ils seraient en activité de service, tous les volontaires qui s'étaient établis sur des homesteads avant de s'enrôler conserveraient leurs inscriptions et seraient censés être demeurés sur leurs homestead pendant le temps de leur service militaire. Les inscriptions de ceux qui se sont établis sur les homesteads depuis leur enrôlement sont garanties contre l'annulation, mais le temps pendant lequel ils servent n'est pas censé avoir été passé sur les homesteads. Le ministère de l'Intérieur a adressé une lettre en ce sens au ministère de la Milice, mais celui-ci l'a mal interprété, de sorte que de faux renseignements ont été publiés dans les ordres de la Milice. Notre attention ayant été appelée sur ce sujet, nous avons aussitôt prié les autorités de la milice de corriger l'erreur, et nous avons aussi adressé les mêmes instructions de nos agents dans l'Ouest.

L'hon. M. OLIVER: J'ai lu dans différents journaux l'avis du ministère de la Milice, dans lequel, dit-on, une erreur s'est

glissée, mais je n'ai pas trouvé dans un seul journal un avis corrigeant cette erreur. Je crois que le ministre ferait bien de suggérer au ministère de la Milice de donner à la correction autant de publicité qu'au premier avis.

L'hon. M. ROCHE: C'est déjà fait.

LE CHEMIN DE FER DE QUEBEC AU SAGUENAY.

L'hon. M. LEMIEUX: Le ministre peut-il me donner le renseignement que je lui ai demandé l'autre jour, au sujet du chemin de fer de Québec au Saguenay.

L'hon. M. REID: Tous les renseignements seront prêts lundi matin.

REJET D'UN AMENDEMENT DU SENAT AU BILL CONCERNANT LES RECLAMATIONS CONTRE LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

L'ordre du jour appelle la prise en considération de l'amendement fait par le Sénat au bill, n° 91, tendant à modifier la loi des petites créances relatives aux chemins de fer de l'Etat.

L'hon. M. REID (ministre-intérimaire des Chemins de fer et Canaux) propose:

Que la Chambre repousse les modifications apportées par le Sénat audit bill pour la raison suivante: parce que les parties ayant des réclamations contre l'Etat relativement au chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ont déjà leur recours devant les tribunaux, et qu'il n'est pas de l'intérêt public de donner un effet retroactif audit bill.

La motion est adoptée.

L'hon. M. REID propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour lui faire connaître cette décision.

La motion est adoptée.

INTERPELLATION SUR LA VENTE DE CARTOUCHES D'ARMES PORTATIVES.

M. McKENZIE: Lundi dernier, j'ai notifié au premier ministre que j'avais une motion à présenter relativement aux cartouches d'armes portatives, et il m'a appris que le ministre des Finances avait une importante proposition à soumettre ce jour-là; j'ai donc dû différer la présentation de ma motion. Depuis, je n'ai pas eu l'occasion, avant ce jour, d'en saisir la Chambre, et vu que le samedi n'est l'un des jours où de semblables discussions sont prohibées, je voudrais proposer l'adoption de ma motion, si le règlement me le permet.

[L'hon. M. Oliver.]

M. l'ORATEUR: Le règlement veut que, le jeudi et le vendredi, l'Orateur laisse le fauteuil sans mettre la motion aux voix; je crois donc que l'honorable député ne l'enfreint pas.

M. McKENZIE: La Chambre a prêté quelque attention à ce sujet depuis assez longtemps. Après plusieurs demandes des représentants de Pictou et de Carleton, un rapport a enfin été déposé sur le bureau le 6 avril et nous a donné quelques renseignements sur les cartouches d'armes portatives. Ce rapport porte le numéro 276. Il convient, je crois, de signaler cette affaire à la députation et d'ordonner l'enquête qu'il faut. Je veux tout d'abord rappeler ce que je nomme le principe que le premier ministre a posé le 15 avril 1915 au sujet des enquêtes de cette nature. Parlant des irrégularités dans les dépenses publiques, il disait (Débats de 1915, page 2612):

En pareille matière, voici la ligne de conduite que nous nous proposons invariablement de tenir: faire enquête sur toute affaire éveillant des soupçons, exiger restitution et imposer châtiment dans la mesure autorisée par les lois du pays.

Maintenant, voici ce que je désire dire, au bénéfice du Parlement, pour l'édification de tous ceux au pays qui peuvent participer à la vente de fournitures, de provisions ou de matériaux à l'Etat; si quelqu'un au Canada, qu'il soit conservateur ou libéral, se rend coupable de fraude ou de supercherie envers l'Etat ou envers le peuple canadien, ou participe à toute tentative dans ce but, surtout en ce qui touche à ce crédit de guerre, qu'il se rappelle qu'il y a des cours de justice criminelle au pays et que les portes du pénitencier sont béantes pour recevoir celui qui se rend coupable de pareil crime.

Sans m'écarter du principe ainsi posé par le premier ministre, je veux faire voir que l'on a, pour le moins, de bonnes raisons de supposer que la vente ne fut pas régulière et qu'elle appelle des investigations. L'affaire est exposée de façon précise dans une lettre de l'auditeur général à sir Thomas White et portant la date du 3 avril dernier. On se rendrait mieux compte du sujet que je veux discuter si je donnais lecture de cette lettre qui est ainsi conçue:

Ottawa, 5 avril 1916.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur une vente de cartouches faite par le ministère de la Milice et de la Défense. Quelque temps avant le 31 décembre dernier, ce ministère, sans y avoir été autorisé par le Gouverneur en conseil, vendait au colonel J. Wesley Allison plus de 3,000,000 de cartouches au prix de $20 le mille. Depuis que la guerre est déclarée, ce ministère achète des cartouches au prix de $33 le mille et en fait aussi fabriquer à l'arsenal fédéral qui lui reviennent

à $34.60 le mille. La vente en question fait donc perdre plus de $45,000 au Gouvernement. Ces cartouches, dit-on, ont été vendues à Vickers Limited pour servir à des essais. L'importance de la vente fait qu'il n'est difficile d'ajouter foi à ce dire; mais en supposant que tel soit bien le cas, pourquoi a-t-on vendu les cartouches à aussi bas prix, et qu'avait-on besoin de recourir aux services du colonel Allison? J'ai lieu de croire que l'on a revendu les cartouches avec un profit d'environ 25 p. 100 et que ce n'est pas la maison Vickers Limited qui les a obtenues. Je puis me tromper en ceci, mais l'intervention du colonel Allison en cette affaire n'est pas de nature à écarter le soupçon.

J'ai écrit au ministère de la Milice et de la Défense pour en obtenir le décret du conseil et tous les renseignements relatifs à la vente, mais n'ai pas encore reçu de réponse. Je me vois donc obligé à vous prier de me procurer la ratification de cette vente par le Gouverneur en conseil et de me faire savoir pour quelle raison le prix des cartouches a été fixé à $20 le mille.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): J. Fraser,
Auditeur général.

Le lendemain, le ministre des Finances donnait à cette lettre la réponse que voici:

Ottawa, 4 avril 1916.

M. John Fraser,
Auditeur général,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 courant relative à certaine vente de cartouches faite par le ministère de la Milice et de la Défense. Je ne suis pas au fait des circonstances de cette vente, mais je porterai votre lettre à l'attention du premier ministre.

Sincèrement à vous,
(Signé): W. T. White.

Le même jour le ministre des Finances écrivait comme suit au premier ministre:

Ottawa, 4 avril 1916.

Mon cher sir Robert,

Je vous inclus sous ce pli, à titre de renseignement, copie d'une lettre que j'ai reçue de l'auditeur général au sujet d'une vente de cartouches faite par le ministère de la Milice et de la Défense, ainsi que copie de ma réponse à cette lettre. Le ministère de la Milice vous mettra sans doute au courant des faits, et je compte que vous appellerez plus tard l'attention du conseil sur cette affaire.

A vous très sincèrement,
(Signé): W. T. White.

Au très honorable sir Robert Borden, M.C.P.,
Ottawa.

Voilà, en partie du moins, comment l'auditeur général découvrit le pot aux roses, les démarches qu'il fit au sujet de cette affaire et comment celle-ci fut portée à la connaissance du premier ministre. Il est certain que le conseil a dû être saisi de la vente, ainsi que l'avait demandé le ministre des Finances, mais le dossier est muet à cet égard; et si l'affaire est venue devant le conseil, le dossier n'indique nullement la décision qui y a été prise. Je doute qu'il doive être fait mention dans un dossier tel que celui-ci de ce qui s'est passé aux séances du conseil. Je suppose qu'il faut s'y prendre autrement pour le savoir, parce qu'il n'est pas d'usage, me dit-on, de faire part à un ministère des décisions prises par le conseil à son endroit.

Il s'agit donc en ce moment de cette grande quantité de cartouches dont la vente s'est, selon moi, faite de façon irrégulière. Le 1er du courant, le premier ministre annonçait à la Chambre—on peut le constater en se reportant à la page 3508 des "Débats" —que les dépenses relatives à la guerre sont, sauf les cas où la chose est impossible, invariablement autorisées par décret du conseil.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je parlais des achats.

M. McKENZIE: Le premier ministre s'est peut-être servi du mot "achats', mais il s'est exprimé de façon à donner à entendre qu'au besoin tous les marchés relatifs à la guerre feraient l'objet de décrets du conseil. L'affaire dont il s'agit ici sort tellement de l'ordinaire que le premier ministre ne devait pas y songer en faisant cette déclaration-là. Il y a tout lieu de supposer que ses explications ne pouvaient porter sur la vente de cartouches au moment où le ministère en achète.

Cependant, je crois que dans son avertissement du 1er mai, le premier ministre entendait déclarer que chaque fois que le Gouvernement, pour les fins de la guerre, donnait ou recevait de l'argent ou des valeurs, la transaction reposait sur un rapport au conseil des ministres et sur un décret formel du conseil.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: A quelle page se trouve la citation?

M. McKENIE: A la page 3377. Tout le discours du premier ministre ne se trouve pas naturellement à cette page, mais, je crois qu'on y trouvera la mention de ce que j'ai relevé. Ce que, après tout, je tiens à signaler, c'est que depuis la guerre—et la transaction en question s'est faite depuis —on n'aurait dû vendre ni armes ni munitions ni rien qui aurait pu servir pour la guerre, sans l'assentiment du Gouvernement en conseil et du ministère, et même si un département eût eu l'habitude de vendre ou mettre de côté des fournitures de guerre, il aurait fallu, dès les hostilités engagées, suspendre ces règlements et user de la plus grande circonspection avant de vendre des effets de cettte nature. En lisant plus loin, on voit que dans une seule

occasion avant l'an dernier on a vendu des munitions en Canada, et seulement après l'autorisation donnée par décret.

Avant ce jour, le département n'a jamais vendu sans l'autorisation du conseil des munitions ou autre chose utile à la défense nationale. Je conclus donc que dans les circonstances, cette vente sans autorisation du conseil est irrégulière et que même aujourd'hui, il faudrait vu que le conseil ratifie la transaction ou qu'on prenne les mesures nécessaires pour châtier et punir comme ils le méritent ceux qui ont osé se départir ainsi de notre bien.

Ensuite rien dans les documents que je vais lire indique où sont allées ces munitions. N'est-ce pas extraordinaire que le ministère de la Milice vende des munitions sans savoir où elles vont ni qui en sont les acheteurs.

N'aurait-on pas lieu de s'étonner si le ministère permettait à des gens du dehors de vendre des fusils; à plus forte raison s'il faisait la vente lui-même. Et s'il permettait la vente de munitions, ce serait aussi condamnable. On nous a dit que nous étions menacés d'une invasion de la part d'Allemands trop zélés aux Etats-Unis; qu'au delà des frontières se trouvent des gens qui conspirent avec les autorités allemandes dans le but d'envahir le Canada et de le ravager. Les témoignages prouveront que ces munitions s'expédient aux Etats-Unis sans qu'on s'assure de leur destination et sans une escorte pour voir où elles se rendaient. Il est donc possible, à mon avis, et même probable, que nous avons nous-mêmes vendu ces munitions à des rebelles, s'il s'en trouve, qui complotent l'envahissement du Canada et qui seraient prêts à nous tirer dessus avec nos propres munitions. C'est une très grave erreur de vendre ces munitions, ou des munitions d'aucune sorte, à nos ennemis peut-être, ou de permettre aux fonctionnaires de s'en dessaisir, sans se rendre un compte exact de leur destination ou des gens qui s'en serviront. La pratique devient encore plus répréhensible quand on voit parmi les documents déposés une défense officielle de vendre ces munitions.

En date du 13 novembre 1914, le sous-ministre de la Milice recevait la lettre suivante:

> Dans les circonstances actuelles alors que notre approvisionnement de munitions se trouve réduit, ne croyez-vous pas qu'il serait plus sage de garder nos munitions jusqu'à ce que nous ayons rempli nos magasins? Veuillez consulter la page 122 de ce rapport.
>
> (Signé): D. A. Macdonald,
> Major-général.

[M. McKenzie.]

Vient ensuite la réponse du sous-ministre:

> Il ne faudrait pas vendre une seule cartouche.

C'est la décision du sous-ministre.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelle date?

M. McKENZIE: Le 13 octobre 1914, lorsque la guerre battait son plein depuis longtemps.

J'ai lu très attentivement le dossier—qui est très volumineux—et j'ai pris connaissance d'une foule de détails qui ne se rapportent pas à cette question; pourtant, je ne puis trouver trace d'annulation officielle de cette décision du sous-ministre. Il n'y a rien qui démontre qu'on a donné l'autorisation voulue pour la vente de cartouches et, en conséquence, cette vente, en tant que je puis le constater, a été faite par le sous-ministre qui, cela va sans dire, est responsable dans cette affaire, et qui a cru, je suppose, qu'il prenait les mesures nécessaires pour garder en magasin toutes les cartouches que nous avions. Je me verrai forcé de donner à la Chambre, afin qu'il n'y ait pas d'erreur, un rapport exact de ce qui se trouve au dossier, et c'est ce que je ferai le plus brièvement possible. A la page 16 du dossier, je trouve cette lettre qui porte l'indication "confidentielle". Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire qu'il ne devrait pas s'échanger de lettres "confidentielles" entre les particuliers et le département de la Milice, en temps de guerre, à moins que ces particuliers ne soient à ce point importants qu'on puisse leur permettre d'en agir ainsi. Cette lettre porte la signature de J. Wesley Allison et ce dernier peut être compris dans l'exception que je viens de mentionner.

> 8 septembre 1915.
>
> Général D. A. Macdonald,
> Quartier-maître général,
> Ottawa.
>
> Mon cher général—Au sujet des conventions que j'ai arrêtées avec vous, il y a quelque temps, à propos de l'achat de 236,000 cartouches—303 modèle VI, pour sir Trevor Dawson, je viens de recevoir un câblogramme me demandant de les faire expédier à:
>
> C. A. Searles,
> Vickers House,
> Broadway,
> Westminster, Londres.
>
> à la date la plus rapprochée possible.
>
> J'ai cablé pour demander l'autorisation de vous acquitter à même le dépôt que le bureau de la guerre a fait, ici, notre facture relative aux cartouches plus haut mentionnées. En conséquence, veuillez me l'adresser et je verrai à ce qu'elle soit acquittée.
>
> Votre dévoué,
> J. Wesley Allison.

Cette lettre porte la note suivante:

J'ai parlé au colonel Helmer qui m'a dit que le modèle VI ne pourrait être rendu utilisable par un opération quelconque.

J. F. M. (S. H.).

10-9-15.

Donnez I. O. 4821.

J'assume que "S. H." sont les initiales du ministre de la Milce (sir Sam Hughes). Puis vient, le 23 septembre, un autre mémoire:

A propos de la lettre du colonel Wesley Allison, qui porte la date du 8 septembre, et qui demande que 236,000 cartouches pour armes portatives, modèle VI, soient expédiées à Vickers House, Londres, Angleterre, aurez-vous l'obligeance de noter que la consignation a quitté Montréal, hier, à bord du steamer "Corinthian".

Je vous adresserai dès que je les aurai reçues, les pièces justificatives du recouvrement du prix de ces cartouches.

La lettre du Colonel Allison ne devrait pas entrer dans les dossiers des Q. G.

(Signé): J. M. M.

Ottawa, 23-9-15.

On trouve à la date du 24 septembre, une autre lettre adressée au colonel Allison par un fonctionnaire du département:

Mon cher colonel Allison,

Le général Macdonald, quartier-maître général m'a transmis votre lettre du 8 courant, ainsi que l'information que la cargaison de 236,000 cartouches pour armes, portatives, modèle VI, a quitté Montréal, hier, à bord du steamer "Corinthian". Elle était consignée à C. A. Searles, Vickers House, Broadway, Westminster, Londres.

Votre lettre au général Macdonald portait la mention "confidentielle" et vu que nous n'aimions pas avoir cette lettre dans le dossier comme indiquant l'autorité pour l'expédition de ces cartouches aurez-vous l'obligeance de m'adresser une ligne m'informant que nous pouvons ne pas tenir compte du mot "confidentielle" et vous obligerez,

Votre dévoué serviteur,

(Signé): Le lieutenant colonel
secrétaire militaire.

On trouve une lettre qui porte la date du 28 septembre. Elle est adressée au lieutenant- colonel Charles F. Winter, secrétaire militaire, et elle est ainsi rédigée:

Mon cher colonel Winter,

En réponse à votre lettre du 28 courant, je vous ferai observer que vous n'avez pas à tenir compte de ce que ma lettre du 28 courant au général Macdonald, quartier-maître général au sujet des 236,000 cartouches pour armes portatives, modèle VI, et consignées à Vickers House, Londres, est marqué "confidentielle".

Bien à vous,

J. Wesley Allison.

Il y a cette autre lettre qui porte le mot "confidentielle":

Confidentielle.

Hôtel Manhattan, Medison Ave.,
New-York, 6 octobre 1915.

Général D. A. Macdonald,
Quartier-maître général,
Ottawa.

Mon cher général Macdonald,

Je viens de recevoir de Londres des instructions me demandant de vous donner une commande supplémentaire de 750,310 cartouches, 303, modèle VI qui seront expédiées à la même adresse que celle mentionnée dans ma lettre du 8 septembre. On a demandé si vous permettriez qu'on déposât le montant du prix d'achat au crédit du département de la milice canadienne, à Londres, à la banque de Montréal, à cet endroit.

Vous remerciant d'avance pour votre réponse, et avec des salutations personnelles empressés, je demeure,

Votre très dévoué,

J. Wesley Allison.

Le ministre dit "allez".

(Signé): D. A. Macdonald.

8 octobre 1915.

La lettre contient ces mots: Le ministre dit "Allez". (Signé) D. A. Macdonald, 8 octobre 1915.

Il y a une autre lettre écrite de Morrisburg (Ont.) le 8 octobre 1915; elle est ainsi conçue:

Général D. A. Macdonald,
Quartier-maître général,
Ottawa.

Reçu télégramme du 14. Expédié sept cent cinquante mille trois cent dix; arrêtez l'envoi 303, modèle 6 à la même adresse que les autres, Vickers House. Envoyez-moi facture par lettre ici.

J. Wesley Allison.

Il y a ensuite la lttre suivante datée le 14 octobre 1915 et adressée au colonel J. Wesley Allison, hôtel Manhattan, cité de New-York:

Cartouches 20 dollars par mille; boîtes, moyenne d'un peu plus d'un dollar 47 cents l'une.

(Signé): Général Macdonald.

Je suppose que cela signifie que le prix moyen des boîtes est $1.47 chacune. Suivent ensuite quelques factures et autres papiers qui n'ont aucune valeur particulière pour la Chambre. Le 23 novembre 1915, la lettre suivante a été adressée au colonel J. Wesley Allison, Morrisburg:

Référant à ma lettre du 1er courant, portant le numéro ci-dessus, veuillez trouver copies en double des pièces justificatives n° B, 105 et B. 176 pour les cartouches modèle 6 envoyées à Vickers, Londres.

Auriez-vous la complaisance d'informer vos correspondants de déposer la somme de $20,926.94 au crédit du receveur général du Canada à la banque de Montréal à Londres.

(Signé): J. F. M.

Lieutenant-colonel, P.O.I.

Il y a ensuite une lettre venant de l'état-major:

C. 1718, A.P.M.G. Copies des pièces ci-jointes C.D.V. Vos., n° B. 105 et B. 176 formant un total de $20,926.94 ont été envoyées au colonel J. W. Allison, Morrisburg, Ont., le représentant au Canada de Vickers Limited de Londres, Angleterre, avec prière d'informé ses correspondants de déposer la somme au crédit du receveur général du Canada à la banque de Montréal à Londres.

Ci-joint copie de la lettre.

(Signé): J. F. Macdonald,
Lieutenant-colonel, P.O.I.

Ottawa, 23 novembre 1915.

Une note au bas dit: "Noté Lt pour A. et P.M.G."

Une autre lettre datée du 11 novembre 1915, dit ce qui suit:

Une demande d'un million additionnel de cartouches du modèle 6 a été reçue du colonel Allison, pour Vickers compagnie. Nous avons ces munitions à Québec en disponibilité. Ce sont les munitions au sujet desquelles il y a des doutes. Cette commande doit-elle être exécutée au même prix que les deux dernières, s.v.p.

J. F. Macdonald,
Lieutenant-colonel, P.O.I.

Cette lettre est marquée "O.K.", signée "S.H.". Je suppose que ces initiales sont celles du ministre. La note suivante apparaît au-dessous:

Parlé à Q.M.G. que le colonel Allison voulait avoir deux millions. Donné ordre d'augmenter à ce chiffre.

(Signé): J.M.F.

On dira peut-être que toutes ces munitions étaient imparfaites. On remarquera cependant que l'on ne parle en aucune façon de munitions importantes avant cette lettre du 11 novembre 1915. Avant cette date, deux commandes pour des quantités considérables de cartouches avaient été remplies, et si elles étaient d'une perfection douteuse, je crois qu'il est raisonnable de dire que l'on aurait fait quelques observations à cet effet avant cette date.

La communication suivante, que je suppose être un télégramme, a été envoyée le 18 décembre 1915 au général D. A. Macdonald, quartier-maître général, ministère de la Milice, Ottawa:

Pouvez-vous expédier à nos amis à Londres encore 2,000,000. 303 modèle VI? Le général Hughes est ici et approuve, mais me prie de vous écrire.

(Signé): J. Wesley Allison.

Le ministre de la Milice et de la Défense était évidemment à New-York à cette époque avec son ami Allison, et avait consenti à exécuter cette commande, mais voulait qu'elle fût faite par l'entremise des officiers du ministère. Il y a un autre télégramme envoyé de Morrisburg le 20 décembre 1915:

Général D. A. Macdonald, Q.M.G.,
Ministère de la Milice,
Ottawa.

Veuillez télégraphier à Morrisburg, réponse à mon télégramme concernant deux millions additionnels.

Evidemment M. Allison était revenu chez lui après avoir envoyé le télégramme et avant d'avoir reçu une réponse, et il demande une réponse à son télégramme du jour précédent.

Le 20 du même mois, deux jours après que le ministre avait évidemment consenti à la vente, nous voyons qu'il pose une question un peu banale. Il demande: "A qui ces cartouches sont-elles vendues, et où vont-elles?". Je crois qu'un homme d'affaires trouvera un peu curieux que deux jours après que le ministre eut consenti à la vente, il vienne demander quel est l'acheteur et à qui les marchandises doivent être envoyées. Je lirai le rapport du département:

Le colonel Allison a demandé 2,000,000 cartouches, modèle VI, pour ses correspondants Vickers Maxim et compagnie, de Londres. Nous avons cette quantité à l'intendance. Elles font partie des douteuses.

La quantité de cartouches déjà expédiées à cette compagnie est de 986,000. Sera-t-il fait une livraison et au prix d'autre fois, $20 le mille?

(Signé): J. M. Macdonald.
Colonel.

Le ministre approuve.

(Signé): D. A. Mac.,

Le 20 décembre 1915.

Au-dessus de cet approuvé du ministre, il y a ceci:

Sachez où et par qui ceci va être employé s'il y a vente par A. C.

Je suppose que par A. C. il faut entendre décret du conseil. Je désire signaler à l'attention du premier ministre et de la Chambre cette extraordinaire question que fait le ministre deux ou trois jours après avoir consenti à la vente de ce double million de cartouches. Il dit: "Sachez où et par qui ceci va être employé s'il y a vente par décret du conseil". Evidemment la vente a été faite avant l'adoption d'un décret. Plus bas, sur la même page, il y a cette note:

Notez, s'il vous plaît, les instructions du ministre. Si ces munitions sont vendues, il faudra que ce soit fait par décret du conseil et il devra être pleinement répondu à la question du ministre.

Eugène Fiset,
Sous-ministre.

Il y a ici le brouillon d'un décret du conseil en date du 5 janvier 1916. Il appartient

naturellement à ceux qui sont dans le secret et à ceux dont c'est l'obligation de savoir si ce décret a été pris, de dire à la Chambre et au pays s'il a jamais reçu la sanction voulue. Ce n'est pas exactement un brouillon; c'est peut-être un simple avis. Mais je vais le lire.

Le 5 janvier 1916.

A son Altesse royale,

Le Gouverneur général en conseil.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à l'examen et à l'approbation de votre Altesse royale en conseil la demande que fait la maison Vickers, Limited d'acheter 4,985,900 cartouches modèle n° 6. Ces cartouches font partie de ce lot dont il a été défendu de se servir avec des fusils au Canada, "comme suspect". Le prix sera de $20 le mille. Quoique rejetées pour le fusil on les déclare propres aux essais des mitrailleuses Vickers dont il se fabrique dans le moment de grandes quantités en Angleterre.

L'affaire vous est respectueusement soumise.

Sam Hughes,
Major-général,
Ministre de la Milice et de la Défense.

Rien d'autre ne nous apprend ce qu'est devenu ce décret, ni s'il est resté à l'état de projet, mais j'ai le droit de penser que tous les renseignements relatifs à cette affaire sont là et rien n'indique cependant que cette décision ait été prise. Il y a aussi une lettre de l'auditeur général, que j'ai lue à la Chambre, et dans laquelle il demandait à l'administration compétente de lui transmettre une copie de ce décret. Cette demande de l'auditeur général, on n'y a jamais accédé. On peut, je crois, raisonnablement conclure de là, monsieur l'Orateur, que le décret n'a jamais été pris; autrement, le ministre ou ses fonctionnaires n'auraient été que trop heureux de le passer à l'auditeur général quand il le leur demandait. La même demande a été adressée au ministre des Finances qui, avec l'auditeur général et les autres fonctionnaires, est le gardien du trésor public et est sensé voir à ce que tout se passe convenablement, régulièrement et dans l'ordre. Mais il ne l'avait pas et il ne l'a pas envoyé, lorsque j'ai toute raison de croire qu'il aurait été heureux de faire remplir cette lacune et corriger cette omission s'il avait été en mesure de le faire. Il ne l'a pas eu, dis-je, et je suis informé d'une manière croyable que ce décret, s'il a été pris, n'est jamais parvenu au fonctionnaire compétent du bureau de l'auditeur général. Le ministre des Finances a passé toute l'affaire au premier ministre lui-même, et j'ai toute raison de croire que son instinct d'homme pratique devait le pousser à des recherches qui auraient abouti si la chose avait été possible. Jusqu'à présent, toutefois, personne encore ne l'a vu. Tout ce que nous savons c'est que ces cartouches ont été vendues et qu'une irrégularité évidente a été commise, puisque le ministre lui-même vient nous dire qu'il aurait dû être pris un décret pour cette vente et qu'il ne l'a pas eu. Pourquoi ne l'a-t-il pas eu, c'est ce qu'il nous reste à chercher, et il est fort possible que par une décision de l'autorité compétente, cet ordre ne pouvait être donné et que les cartouches n'auraient jamais dûes se vendre.

Voilà, monsieur l'Orateur, d'une manière générale où en est cette affaire. En outre, le dossier établit que la fabrication de ces cartouches a coûté au pays $34.60 le mille. Elles ont été vendues à $20 et il se trouve que le pays perd sur chaque mille la différence de $20 à $34.60.

La rumeur veut, et on pourrait prouver, en faisant l'enquête voulue, que ces articles ont été vendus, non pas à Vickers-Maxim, mais à l'Amirauté. Aux yeux du public et des députés il doit sembler singulier que, bien qu'il existe un ministère de la Milice auquel nous votons annuellement des millions de dollars pour qu'il exerce convenablement se genre de fonctions, nous n'avons pas de rouage qui nous permette de vendre directement ces quelques cartouches à l'Amirauté britannique sans l'intervention du colonel Allison.

Dans nos prières, nous avons souvent confessé que le fil fragile de nos jours repose entre les mains de l'Etre suprême. Or, il me semble que le fil tenu de l'existence du Gouvernement et Dieu sait si ce fil est fragile—est entre les mains d'Allison et nos ministres ne peuvent absolument rien faire, ils ne sauraient remuer un seul doigt, ni entreprendre la moindre chose, sans invoquer le secours de cet homme, leur providence, on l'avait déjà dit et les journaux nous apprennent aujourd'hui que cette question a été soumise au tribunal établi par le Gouvernement, il y a près d'un an, tribunal présidé par sir Charles Davidson, avec l'aide de l'éminent avocat, M. Thomson. A mon avis, il ne faudrait pas laisser ce soin à la commission en question, parce qu'il importe de la soumettre à une enquête approfondie. Quelle que soit la nature de l'enquête instituée par ce tribunal, elle traîne en longueur, et le premier ministre en conviendra, cette commission d'enquête aurait déjà dû nous donner de ses nouvelles, de façon ou d'autre. Voilà presque un an quelle est saisie de ces questions, et il ne serait que juste de s'attendre à ce qu'elle nous eût soumis un rapport, au commencement de la session, afin

que le public et le Parlement sachent ce que fait ce tribunal. Jusqu'ici, nous n'avons pas encore eu de nouvelles de la commission ni de ses délibérations. Le secours que nous espérons recevoir de cette commission me remet en mémoire une histoire du temps passé, au sujet de l'Indien dont la femme était malade depuis nombre de mois. Le prêtre vint le voir et le consoler, et lui dit: "Peu importe, Noël, le Seigneur te soulagera".—Oh! oui, fait l'Indien, le Seigneur sans doute est bien bon, mais parfois il est bien lent." Je dois l'avouer, ce tribunal est sans doute excellent, comme le Seigneur dont parle l'Indien, mais parfois il est bien lent, et si l'on doit soumettre cette question à un tribunal quelconque, qu'on la renvoie à un tribunal dont nous pouvons espérer obtenir une décision, avant que la génération actuelle soit disparue.

Voilà les faits sur lesquels j'appuie cette motion. Je propose:

Qu'il appert, d'après les documents officiels déposés sur le bureau de cette Chambre, que le ministre de la Milice, depuis le commencement de la guerre, a vendu illégalement et sans pouvoir ni autorisation, une quantité de cartouches à fusil dépassant 3,000,000, à J. Wesley Allison, qui prétendait être l'agent de Vickers, Maxim, Limited, au prix de $20 par mille cartouches. Que la quantité de cartouches qu'on avait d'abord l'intention de vendre était de 5,000,000 et qu'il en a été livré plus de 3,000,000.

Qu'il soit et il est maintenant arrêté que l'épuisement de l'approvisionnement de cartouches conservé par l'Etat exclusivement pour les besoins de la guerre, et la vente de ces cartouches à quelque autre que le gouvernement impérial, a été un grave danger pour le pays et une infraction aggravée davantage par le fait qu'il y a fortement lieu de croire que ces cartouches ont été ensuite vendues aux autorités britanniques à un prix plus élevé.

Que la commission adressée le 3 avril à sir William Meredith et à monsieur le juge Duff pour qu'ils fassent enquête sur certains adjudications de la commission des obus, soit aussi autorisée à enquêter sur la vente des cartouches au dit J. Wesley Allison, ainsi que sur l'aliénation de ces munitions par ce dernier et que, pour les besoins de ladite enquête, les pouvoirs et l'autorité atrribuées à la dite commission puissent être continués et étendus, dans la mesure nécessaire.

A la lumière de ces faits, que je viens de vous présenter, M. l'Orateur, je fais cette motion.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: (premier ministre): Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami (M. McKenzie) a amené aujourd'hui même cette question sur le tapis, sans faire preuve de la courtoisie dont on s'est bien rarement départi à ma connaissance, à l'égard du Gouvernement. Il est d'usage, quand il s'agit de présenter une motion de non-confiance, que l'auteur de la motion projetée transmette d'avance un exemplaire de la motion qu'il veut présenter, dans un délai raisonnable. J'ignorais que cette question dût venir sur le tapis aujourd'hui, et mon honorable ami n'a pas eu l'obligeance de m'envoyer un exemplaire de la résolution qu'il a proposée, dont je n'ai connu la teneur que lorsqu'il a lu le texte à cette Chambre.

M. McKENZIE: Je ne veux pas passer pour discourtois. J'ai adressé au premier ministre une lettre où je lui signalais cette affaire comme une question sur laquelle le ministre des Finances (sir Thomas White) avait appelé son attention, dans une lettre en date du 4 avril.

J'ai vu depuis le premier ministre et j'ai discuté cette question avec lui et il ne s'est pas plaint que l'avis n'était pas suffisant. Je n'ai pas pensé qu'il était nécessaire de l'ennuyer en lui envoyant une copie de la motion quand il avait déjà eu connaissance du sujet tout entier. Je ne savais pas, même si je lui avais donné un autre avis, que je pourrais être certain de procéder aujourd'hui, mais si le ministre n'a pas reçu un avis suffisant, il n'a pas besoin de passer à la discussion maintenant.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous procéderons à l'examen de cette affaire maintenant, mais il eût été préférable que mon honorable ami eût envoyé, quelques heures d'avance, l'avis ordinaire contenant l'indication des termes de la motion, afin que le Gouvernement pût savoir à quoi il avait à répondre dans la proposition qui devait être soumise à la Chambre. La conversation qui a eu lieu entre mon honorable ami et moi-même s'est bornée à ceci, que je lui ai expliqué que l'honorable ministre des Finances (sir Thomas White) désirait présenter certaines propositions au sujet desquelles il y avait eu une entente entre lui-même et les honorables députés de l'opposition. Je l'ai informé à ce moment qu'une enquête sur cette affaire avait déjà été autorisée et que cette enquête aurait lieu devant sir Charles Davidson. Mon honorable ami, en réponse, n'a pas dit qu'il présenterait sa motion, mais qu'il désirait parler sur le sujet. Les paroles me sont restées dans l'esprit; je m'en souviens d'une façon précise. Je ne savais pas, jusqu'à ce que mon honorable ami prît la parole, cet après-midi, qu'il se proposait réellement de présenter sa motion, voyant qu'une enquête avait déjà été ordonnée.

Je suis heureux, toutefois, de savoir que s'il trouve que sir Charles Davidson est lent à déposer un rapport à propos des questions sur lesquelles il a fait une enquête, il ne l'a pas pas trouvé lent pour procéder à une enquête une fois qu'il avait été autorisée à la faire. Il a été nécessaire d'adopter un nouveau décret du conseil parce que, quand le ministre de la Justice avec lequel j'avais parlé du sujet, il y a environ dix jours, désirait que sir Charles Davidson procédât à cette enquête, sir Charles lui a dit que les termes du décret du conseil adopté il y a presque un an, n'étaient pas assez étendus pour comprendre cette affaire. Par conséquent le ministre de la Justice a présenté un rapport au conseil, lundi dernier, rapport qui a été approuvé par Son Altesse Royale mardi dernier et aussitôt que le décret du conseil a été communiqué à sir Charles Davidson il a pris des arrangements pour convoquer les témoins et procéder à l'enquête et il en est résulté que l'enquête a commencé avant que mon honorable ami ait présenté sa motion. J'apprends que l'affaire était soumise à l'enquête de sir Charles Davidson ce matin.

Par conséquent il semblerait que la motion de mon honorable ami est destinée soit à blâmer le commissaire qui fait l'enquête et à suggérer un autre tribunal, soit à condamner le Gouvernement et mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense (sir Sam Hughes).

M. MACDONALD: Où se tient l'enquête?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elle a lieu dans la ville d'Ottawa.

M. MACDONALD: C'est un endroit assez vaste.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne connais réellement pas l'endroit précis. Mon honorable ami le ministre de la Milice et de la Défense m'informe qu'elle a lieu dans cet édifice même.

M. MACDONALD: Est-ce une enquête publique ou privée?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est une enquête publique.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est une enquête publique inconnue du public.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Comment est-elle inconnue du public?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Parce que le premier ministre dit qu'il ne sait pas où elle siège et il fait partie du public.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon très honorable ami s'attend-il à ce que je prenne note de tous les endroits particuliers où une commission tient ses séances?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Non, mais je supposais que mon très honorable ami l'aurait su.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je l'ai appris très vite du ministre de la Milice et de la Défense. Il me semble que mon très honorable ami est un critique d'une sévérité outrée quand il donne à entendre qu'un ministre de la Couronne doit connaître tous ces détails des procédures d'une commission qui accomplit son œuvre. La commission siège pour tenir une enquête publique.

Si j'ai bien compris, les représentants des journaux étaient présents à l'enquête, ce matin; is étaient donc au courant de la chose et il n'y a assurement rien de secret relativement à cette enquête; si on le désire, sir Charles Davidson, je n'en ai aucun doute, se fera un plaisir de prévenir mon très honorable ami ou n'importe lequel de ses lieutenants qu'il voudra bien désigner, de la date et de l'endroit où la commission siègera afin de s'enquérir de telle ou telle affaire.

Je suis fort heureux que mon honorable ami, le député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) se soit convaincu que la commission royale qui se compose de sir William Meredith et de l'honorable juge Duff donne pleine satisfaction.

On s'est fortement opposé du côté de la gauche à la nomination de cette commission; il est évident que mon honorable ami de Cap-Breton-Nord est satisfait jusqu'à présent du travail des commissaires puisqu'il suggère de leur conférer une autre enquête à conduire.

Relativement à l'enquête qui se déroule en ce moment devant la cour d'enquête, je ferai observer qu'elle a trait à des dépenses qui sont effectuées par le gouvernement du Royaume-Uni, tandis que les enquêtes qui se poursuivent devant Sir Charles Davidson ont trait à des opérations, qui relèvent de la juridiction du Gouvernement fédéral. C'est donc pour cette raison, qu'il est préférable de renvoyer cette affaire devant la commission à laquelle préside Sir Charles Davidson plutôt que devant la commission qui a été constituée dans le but de s'enquérir au sujet des dépense qui ont été effectuées non pas par le Gouvernement

canadien, mais par le gouvernement du Royaume-Uni.

Mais il existe encore une autre raison, qui nous a décidés à renvoyer cette affaire devant la commission à laquelle préside sir Charles Davidson. Certaines personnes étrangères à Ottawa, mais qui peuvent être appelées à déposer à cette enquête, sont dans la capitale, à l'heure actuelle. Or, il est inutile d'espérer que sir William Meredith et l'honorable juge Duff consentiraient à interrompre l'enquête qui se poursuit en ce moment devant eux, afin de commencer cette nouvelle enquête. D'un autre côté, sir Charles Davidson était en mesure de commencer l'enquête sans tarder et à entendre les dépositions de témoins qui sont actuellement à la disposition des commissaires enquêteurs.

Nous avons donc pensé qu'il était plus convenable et plus dans l'intérêt public de renvoyer cette affaire devant sir Charles Davidson plutôt que devant sir William Meredith et l'honorable juge Duff. Le Gouvernement repose une confiance absolue en l'une ou l'autre de ces commissions; nous serions bien en peine d'avoir à faire notre choix entre les deux.

Tout ce que désire le Gouvernement de la part de ces deux commissions, c'est qu'elles se livrent à une enquête impartiale et complète; or, nous sommes assurés d'obtenir ce résultat, quelle que soit la commission à laquelle l'affaire sera soumise.

Pour en revenir aux points qu'a soulevés mon honorable ami, il a fait allusion à la lettre de l'auditeur général et à cette circonstance qu'il semblerait que l'on n'a jamais adopté d'arrêté en conseil à ce sujet. Cette affaire fut signalée pour la première fois à mon attention dans le cours de la première ou de la seconde semaine du mois de février dernier, alors que nous reçumes du département de la Milice des renseignements supplémentaires que nous avions demandés. En conséquence des renseignements que nous reçumes à cette occasion, nous en exigeâmes d'autres, et ces derniers détails ne nous furent fournis que dans la dernière semaine du mois de mars, de sorte qu'ils ne furent signalés à mon attention et je n'en pris connaissance qu'après le départ du ministre de la Milice et de la Défense pour l'Angleterre. Je n'ai donc lu les renseignements qui ont été déposés sur le bureau et qui sont contenus dans un rapport préparé par le quartier-maître général, que quelque temps après le départ pour l'Angleterre du ministre de la Milice et de la Défense. Les journaux discutèrent la question et mon très honorable ami, le chef de l'opposition y fit allusion à l'époque où le ministre de la Milice et de la Défense fit des déclarations en cette Chambre en réponse aux allégations de l'honorable député de Richmond. Vu que cette affaire avait été soulevée dans les journaux et qu'elle avait donné lieu à des critiques, vu que mon très honorable ami avait fait certaines affirmations,—je n'irai pas jusqu'à dire des insinuations,—à ce sujet, il m'a paru qu'elle méritait de faire l'objet d'une enquête. A ce moment-là, nous savions que des témoins dont les dépositions pourraient être de la plus haute importance et même nécessaires, viendraient probablement bientôt à Ottawa; voilà donc la raison pour laquelle nous avons décidé d'ajourner toute l'affaire jusqu'à ce que nous fussions en mesure de faire commencer l'enquête dont j'ai parlé au ministre de la Justice, il y a déjà une dizaine de jours. Cette enquête se poursuit, à l'heure actuelle. En conséquence, relativement à l'enquête que nécessite cette affaire, tout ce que je puis dire, c'est qu'elle est déjà commencée devant un magistrat d'une intégrité reconnue, d'une habileté et d'une expérience consommées, qui possède toutes les qualités désirables afin de faire une enquête impartiale et complète et en qui le pays de même que le Gouvernement repose une confiance absolue.

Non seulement mon honorable ami exige une enquête, mais il se met à blâmer le ministère de la Milice, et par conséquent le Gouvernement, au sujet de l'attitude qu'ils ont prise. Arrêtons-nous un instant aux circonstances signalées par l'honorable député. Il a commencé par dire que personne ne semblait savoir à qui les munitions étaient vendues ni où elles s'en allaient; il a tort de parler ainsi, car il suffit de jeter un regard sur les documents pour avoir la preuve que les munitions étaient vendues à Vickers, Limited, et les connaissements déposés sur le bureau de la Chambre font également voir que ces munitions furent adressées au soin de Vickrs, Limited, à Londres, en Angleterre. Par conséquent, en ce qui concerne l'acheteur de ces articles et l'endroit où ils furent envoyés, mon honorable ami n'avait aucunement raison de dire ce qu'il a dit.

Il a ajouté que ces munitions avaient été vendues à trop bon marché; il a donné à entendre, ou plutôt il a affirmé qu'elles étaient de qualité absolument supérieure et que celles de cette qualité coûtent maintenant $34.00 ou environ, par 1,000 rondes. De fait, il dit que le ministre de la Milice a vendu, à raison de $20.00 par 1,000 car-

touches, des munitions qu'il fallait payer $34.00 par 1,000 cartouches. Ou mon honorable ami n'a pas examiné les documents ou il n'a pas voulu faire une déclaration juste et raisonnable.

Je citerai des passages de ces documents afin d'établir exactement la vérité des faits. Pas plus de quatre mois avant la déclaration de guerre on offrait des munitions tout à fait similaires, à raison de $12.00 par 1,000 cartouches, à la Ross Rifle Company, pour servir à des essais, et elle les refusait. En outre, le prix fixé, pour les mêmes munitions, par les fonctionnaires responsables du ministère de la Milice, était de $10.00 par 1,000 cartouches avant la déclaration de guerre, soit la moitié de de ce qu'elles ont coûté en premier lieu, d'après les renseignements que je possède. C'est pour ces mêmes munitions que le pays reçoit aujourd'hui $20.00 par 1,000 cartouches.

Il est peut-être à propos que je cite à ce sujet le rapport du quartier-maître général. Les paragraphes 552 et 553 de la 2e partie des règlements du service du matériel de guerre définissent ce qu'il y a à faire au sujet des munitions déclarées inutilisables. Ils sont conçus en ces termes:

Voici ce qu'on fera des munitions d'armes portatives que l'inspecteur de l'artillerie ou toute autre autorité compétente aura déclarées inutilisables, après que son arrêt aura été approuvé: on extraira les balles, puis on tirera les cartouches et on fera brûler la cordite. Si pour une raison quelconque, il est impossible de détruire ces munitions de la manière ci-dessus indiquée on les noiera en eau profonde.

Il y a quelques années, le ministre de la Milice a fait faire une enquête très minutieuse au sujet de nos munitions en magasin. Le rapport des experts britanniques qui avaient fait cette enquête a été déposé sur le bureau de la Chambre; il convient que j'en lise un certain passage:

Quant aux munitions d'armes portatives, nous ne conseillons pas de continuer à remanier les nouvelles cartouches car cette opération n'est pas, selon nous, un moyen sûr de prévenir la sortie de la douille, défaut auquel les cartouches n° 303 de l'arsenal fédéral ont été particulièrement exposées ci-devant. Les douilles de fabrication récente—avec logement de capsule mieux formées et moins cochées, etc—n'ont pas besoin d'être remaniées, et nous ne pensons pas que les cartouches n° 303 qui seront fabriquées à l'avenir demandent ce traitement, qui ne doit être considéré que comme moyen de parfaire une fabrication défectueuse.

Le rapport est très long et il indique que les munitions fabriquées pendant certaines années, et surtout au cours de la période où l'opposition actuelle eut la responsabilité du soin de l'arsenal fédéral, n'étaient pas d'assez bonne qualité pour pouvoir être utilisées en temps de service actif. On lit plus loin, dans le rapport, ces quelques mots:

On a refusé 40,000 à 50,000 cartouches qui avaient été remaniées.

Je ne sais pas précisément en quoi consiste cette opération, l'honorable ministre de la Milice nous le dira. En tout cas, c'était un moyen de rendre utilisables les munitions défectueuses en réparant certaines négligences apportées à la leur fabrication. On lit, plus loin, dans le rapport:

Nous suggérons qu'elles soient examinées à l'œil, afin que les douilles cochées soient mises de côté, etc., et ne seront que pour pratiquer le tir à la mitrailleuse.

On y lit encore:

Les munitions fabriquées après le mois de février 1908 seront remaniées, examinées à l'œil, à cette fin, et pour que l'on constate si elles sont cochées à l'extérieur et que l'on mette de côté les vieilles douilles, les douilles n° 17, par exemple, et elles seront soumises au tir d'épreuve avant qu'on en fabrique d'autres. On réservera, en vue du tir d'épreuve 1,000 cartouches par lot de 200,000 cartouches. S'il en est qui éclatent, on réservera encore 1,000 cartouches sur le lot en question, ainsi que sur le premier lot précédent et le premier lot suivant.

Nous croyons que les cartouches fabriquées au mois de février 1908 et avant, ne peuvent pas être rendues utilisables par une opération quelconque, puisqu'il faudrait chauffer le métal, au risque de produire une explosion, et nous sommes d'avis qu'eles doivent être détruites; les douilles pourraient servir pour des cartouches à blanc, ce qui serait une économie.

Je tiens à ce que mon honorable ami et la Chambre, en général, comprennent bien que sur les 3,000,000 de cartouches qui ont été vendues, il y en avait 2,000,000, comme celles que je viens de décrire. Le rapport Barlow, fait par les officiers anglais envoyés ici expressément pour examiner les cartouches, conseille, non pas de les encercler, non pas de les utiliser à une fin quelconque, mais de les détruire et d'effectuer une certaine économie en faisant servir les douilles pour des cartouches à blanc. Ce rapport condamne absolument ces 2,000,000 de cartouches et le ministre de la Milice et de la Défense était certainement autorisé à écrire "à détruire" sur le document qui lui a été soumis, car ces cartouches ne pouvaient pas être utilisées par le service actif, pas même pour les exercices de tir.

Un résumé de ce qui a été fait est donné dans le rapport du quartier maître général qui a été déposé. Après avoir cité les règlements du service du matériel de guerre, le rapport dit:

Le rapport Barlow condamne absolument toutes les cartouches 303 fabriquées antérieurement au mois de février 1908 et conseil de les détruire.

Je viens de citer un extrait de ce rapport. Les mémoires suivants sont mentionnés:

Mémoire du directeur de l'artillerie, conseillant de vendre à moitié prix toutes les cartouches ayant cinq ans et plus d'existence, daté du 24 octobre, 1911.

Un rapport dans ce sens, du grand maître de l'artillerie, approuvé par le conseil de la milice, daté du 15 novembre 1911.

Avis du directeur de l'artillerie à l'officier en premier de l'artillerie, de la décision du conseil de vendre les cartouches et demandant l'insertion de ce rapport dans les ordres de la Milice, daté du 18 novembre 1911.

Un ordre de la Milice fut en conséquence préparé dans le même mois.

Télégramme du 4 mai, 1914, du gérant de la Ross Rifle Company, demandant au département quelle quantité de cartouches il consentirait à vendre.

Nous avons eu ensuite le rapport du grand-maître de l'artillerie, conseillant la vente; nous avons aussi la réponse du sous-ministre à la compagnie Ross, offrant de vendre 10,000,000 de cartouches à $12 le mille. Cette offre est datée du 18 mai 1914.

Le chef d'état-major général signale encore un mémoire daté du 29 juillet 1914, adressé par lui au maître général de l'intendance, dans lequel il conseille de détruire ces cartouches par l'immersion. Cela veut tout simplement dire de les jeter à l'eau, à un endroit où le fleuve est très profond, afin qu'elles ne puissent pas causer de dégâts. Le rapport préfère ce moyen à celui que conseille le rapport Barlow. On se rappelle que la commission avait conseillé d'extraire la cordite de ces cartouches, par mesure d'économie. Le ministre de la Milice et de la Défense dit que cette opération a été conseillée par un ordre du département et non par le rapport de la commission Barlow.

Vient ensuite un document daté du 30 juillet 1914, quelques jours avant la déclaration de la guerre; c'est une réponse de la compagnie Ross, refusant de vendre au prix mentionné.

Il y a encore d'autres documents dont la lecture intéressera probablement la Chambre. Ils ne sont pas classés dans l'ordre conologique, mais je les citerai tels quels et la Chambre comprendra parfaitement la situation.

Le premier qui me vient sous la main est daté du 8 janvier 1914; c'est le rapport du général Morrison, actuellement au front.

[Sir Robert Borden.]

Les conclusions du rapport Barlow sur l'arsenal fédéral condamnent, comme hors de service, toutes les cartouches fabriquées avant le mois de février 1908 et conseillent de les détruire.

Dans le courant de l'été, une certaine quantité de ces cartouches a été employée par le régiment Royal Canadien à Halifax, et donné de très mauvais résultats, bien que nous n'ayons pas eu d'accidents graves à déplorer. Je conseillerais de donner l'ordre de ne plus employer les cartouches fabriquées avant le mois de février 1908, en attendant la décision du ministre sur l'emploi qui devra en être fait.

Quant aux cartouches du modèle VI, fabriquées après le 31 janvier 1908, le rapport conseille de les éprouver avant de les déclarer propres au service. L'honorable ministre n'a encore rien déclaré à ce sujet, sans doute parce qu'avant l'arrivée du capitaine Gordon Ogilvy, de Woolwich, qui vient occuper ici la position d'inspecteur des armes portatives, nous n'avions pas d'officier capable de faire les expériences. Un nouveau rapport sur cette question sera fait bientôt.

La députation ne doit pas perdre de vue que toutes les cartouches qui ont été vendues étaient du modèle VI qui n'est propre qu'à l'usage du fusil Ross, modèle II. Le fusil Ross dont l'emploi est présentement autorisé est du modèle III. Par conséquent, pas un seul paquet de ces cartouches, même si elles n'avaient pas été condamnées, n'aurait pu servir pendant le service actif au front, parce que nos troupes ne sont pas armées du fusil Ross, modèle II, mais du modèle III. J'ai pris l'avis du directeur général de l'artillerie lui-même qui m'a dit que pas un seul paquet de cartouches du modèle VI ne devrait être livré pour le service au front parce qu'elles ne convenaient pas, et que les cartouches qui doivent être distribuées aux troupes qui sont au front sont les cartouches du modèle VII.

Les seules cartouches qui ont été vendues sont les cartouches du modèle VI, dont deux millions de paquets ont été condamnés comme absolument inserviable.

L'autre écrit dont je désire donner lecture est daté du 24 octobre 1911. Il porte la signature du major général Elliott, officier anglais ayant fourni une longue carrière, qui est entré au service du Canada il y a quelques années et dont le travail a été entièrement satisfaisant, ce qui indique que ses capacités et son expérience ne laisse rien à désirer:

Relativement à votre rapport sur les cartouches à balles de pouce .303, on conseille de vendre à moitié prix toutes les cartouches d'armes portatives fabriquées antérieurement à 1906 ou cette année-là, ou que les cartouches remontant G au delà de cinq ans sont exposées à se détériorer. Cela assurera un examen d'approvisionnement et sera apprécié dans tous les rangs par ceux qui s'intéressent au tir du

fusil, ainsi que par les sociétés de tir et par les corps de cadets.

En tout cas, il vaut mieux faire usage des cartouches anciennes, mais serviables, plutôt que de les garder assez longtemps pour qu'elles deviennent inutiles et pour qu'il faille les détruire.

La députation se rappellera qu'il y a près de quatre ans de cela, et il conseillait de commencer à se défaire des cartouches fabriquées en 1905 qui équivaudraient maintenant à des cartouches fabriquées en 1909. Le major général Hallick, principal officier d'artillerie, a rédigé sur ce sujet un mémoire ainsi conçu:

Avant de donner des constructions, il faut apprendre du second officier d'artillerie la date de la fabrication de toutes les cartouches qui dans le tableau paraissent "antérieures à 1903". Cela s'applique à celles qui sont dans les magasins militaires.

On suppose que vous obtiendrez du conseil l'autorisation d'opérer les diminutions projetée de la mise à pris.

Je tombe ensuite sur un rapport du directeur général de l'artillerie, rapport que le conseil de la milice a approuvé. Il a été soumis le 10 de novembre 1911. En voici le texte:

Le directeur général de l'artillerie soumet la recommandation suivant à l'approbation du ministre siégeant en conseil de la milice.

Les cartouhces d'armes portatives remontant à au delà de cinq ans devraient être rendues à moitié prix.

Cela obviera à la nécessité de les détruire à cause de leur ancienneté et de la détérioration en résultat, assurera un maximum d'approvisionnement et sera probablement apprécié par les sociétés de tir et les corps de cadets.

Ce rapport a été présenté au conseil de la milice, et le 15 de novembre 1911, il était approuvé par le conseil de la milice, comme le constate la minute suivante:

Au directeur général de l'artillerie:

Le rapport que vous avez soumis dans cette affaire a été examiné à la réunion du conseil de la milice, aujourd'hui, et il a été approuvé.

D'autres minutes et mémoires du département sur ce sujet ont été dressés, et finalement le quartier-maître général rédigea le rapport suivant qui, il me semble, fut inclus dans les ordres de la milice:

Prix des cartouches à balle .303 de fabrication ancienne.

A l'avenir, les distributions, moyennant paiement aux corps canadiens d'artillerie, de cartouches à balle .303 fabriquées depuis au-delà de cinq ans auront lieu à moitié prix, savoir: à $10 (dix dollars) par mille paquets.

Etat-major, 62-2-3.

(Signé): D. A. Macdonald.
(Signé): H. K. B.
A. A. G. (1).

15 décembre 1911.

Ce sont les initiales du général Benson, qui était alors directeur général de l'artillerie. Vient ensuite une lettre du général Benson (alors colonel) directeur général de l'artillerie, lettre qui était ainsi conçue:

Au Q.M.G.

Concernant dépêche de M. Craig, de la compagnie Ross, il est recommandé que dix millions de paquets composés des cartouches fabriquées en 1908-1909 soient vendues, en laissant assez à Québec pour les passer dans la filière et les employer en 1914.

2. Les frais de livraison à l'endroit que désignera M. Craig seront à la charge des acquéreurs.

3. Pouvez-vous me donner la date approximative à laquelle cette commande pourra être livrée à Québec.

4. Les cartouches remontant à au-delà de 1908 ont été condamnées et doivent être détruites ou vidées.

La dépêche de M. Craig dont parle le général Benson était datée du 4 mai 1914, et elle était ainsi conçue:

Québec, 4 mai 1914.

Colonel Sam. Hughes,
Ministre de la Milice,
Ottawa.

A propos de la lettre du général Macdonald en date du 25 février: quelle est la plus grande quantité, jusqu'à concurrence de 40 millions, que vous pouvez me vendre au prix mentionné?

Thomos Craig.

Le 18 mai 1914, le sous-ministre de la Milice répondait à cette dépêche par la lettre suivante:

Ottawa, 11 mai 1914.

A monsieur le gérant de la
Ross Rifle Company,
Québec.

Monsieur,—En réponse à votre dépêche à l'honorable ministre en date du 4 courant, j'ai l'honneur de vous faire savoir que nous pouvons céder à votre compagnie 10 millions de cartouches à balle "303", fabriquées en 1908 et en 1909, au prix de $12 (douze dollars) le mille, plus 75 cents (soixante-quinze cents) pour chacune des caisses qui les contiennent, vos représentants devant en prendre livraison en proportions à peu près égales à Toronto, à Montréal et à Halifax.

Nous vous faisons ce prix à la condition que vous preniez les 10 millions de cartouches, car pour une moindre quantité le prix par mille serait plus élevé.

Veuillez me faire savoir si vous acceptez cette offre afin que l'on puisse donner des ordres aux officiers de l'artillerie que cela concerne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): Eug. Fiset, colonel,
Sous-ministre.

En marge se trouve cette note inscrite de la main du ministre:

Si le prix est juste, O.K. Sam Hughes.

La correspondance établit que la vente n'eût pas lieu, la compagnie Ross ayant refusé de prendre les cartouches à $12. Je dois faire observer que les cartouches offertes à la Ross Rifle Company avaient été

fabriquées en 1908 e t 1909, tandis que celles dont j'ai parlé l'avaient été trois ans auparavant, c'est-à-dire en 1905 et 1906.

Il se trouve donc que le ministère a vendu à $20 le mille des cartouches qui, d'après le rapport Barlow, étaient absolument inutilisables et dont la destruction avait été ordonnée; des cartouches fabriquées trois ans avant celles que, en mai 1914, l'on offrait de céder à la Ross Rifle Company au prix de $2 le mille. Si les membres de la gauche tenaient compte de ces faits, ils cesseraient de discuter la suffisance du prix.

Le rapport dont j'allais donner lecture est celui que le colonel J. F. Macdonald fit au nom du maréchal général des logis. Il est en date du 29 juillet 1914 et est ainsi conçu:

Destruction des cartouches de fabrication antérieure au mois de février 1908.

En conformité des feuillets 110 à 114, le S.O.O.

Les initiales S. O. O. désignent l'officier en premier du service du matériel et de l'artillerie.

En conformité des feuillets 110 à 114, le S. O.O. de la 5e division a reçu ordre de livrer au directeur de l'arsenal fédéral ce qui reste en magasin des cartouches mentionnées au feuillet 41. Il rapporte maintenant que le directeur n'a ni le temps, ni les facilités ni les aménagements voulus pour prendre livraison de ces projectiles, mais qu'il (le directeur) pourra peut-être, à ce qu'il dit, les recevoir vers le 1er octobre et les garder pourvu que d'ici là il se persuade qu'il y aura économie à le faire.

Il semble donc douteux que l'arsenal fédéral puisse prendre possession des cartouches, et comme on a grandement besoin de la place qu'elles occuperaient pour y emmagasiner les projectiles utilisables, et que l'on a également besoin des caisses qui les contiennent pour la mise en colis des cartouches en cours de fabrication, ne vaudrait-il pas mieux détruire tous ces projectiles inutilisables soit en les jetant à l'eau, soit de quelque autre manière?

Veuillez, à ce propos, vous reporter à ma note, feuillet 114, à laquelle vous semblez n'avoir pas répondu.

Pour le major général,
Maréchal-général du logis,
J. F. Macdonald,
Lieutenant-colonel.

Le 6 octobre 1914.—Je ne sais si c'est bien la date exacte—le général Hughes inscrivait lui-même sur ce rapport le seul mot: "Détruire", dont le directeur de l'artillerie prit note.

Bien que je doive m'écarter de l'ordre des dates, je donnerai lecture de la lettre par laquelle la Ross Rifle Company déclina l'offre de lui céder les cartouches à $12 le mille. Cette lettre porte la date du 30 juillet 1914 et est ainsi conçue:

[Sir Robert Borden.]

A M. le colonel Eugène Fiset,
Sous-ministre de la Milice,
Ottawa.

Monsieur,—Nous avons bien reçu votre lettre du 6 courant (E. M., "C" 1402) et si l'on a tardé à en accuser réception, ce fut à cause de l'absence du soussigné.

Comme nous avons déjà, le 26 février, reçu d'Ottawa l'offre de 500,000 cartouches "303" au prix de $10 le mille, nous ne pourrons pas nous prévaloir de celle que vous nous avez faite le 18 mai, savoir: $12.75 le mille, prix qui excède de $2.75 le mille celui qu'on nous avait déjà fait.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
Pour la Ross Rifle Company,
Le secrétaire,
Thomas Craig.

Il est parfaitement vrai, comme l'a dit l'honorable député de Cap-Breton-Nord et Victoria, que le chef d'état-major général et le sous-ministre de la Milice approuvèrent la suggestion de ne pas vendre ces cartouches. J'ai cette note sous la main et je tiens à vous en donner les termes mêmes. Elle date du 13 octobre 1914. J'en donne lecture.

Dans les circonstances actuelles, avec notre approvisionnement de munitions réduit, ne croyez-vous pas qu'il serait plus sage de garder ces munitions jusqu'à ce qu'on puisse compléter l'approvisionnement normal en magasin?

Voyez page 122 de ce rapport.

D. A. Macdonald,
Major-général,
Quartier-maître.

En dessous se trouve l'annotation suivante: "On ne devrait pas vendre une seule de ces cartouches. (Signé E. F., S.M.) 15 octobre 1914." E. F. sont les initiales du sous-ministre de la Milice. Le colonel aujourd'hui le général, Gwatkin, ajoutait la note suivante:

Quant à l'ordre à la page 122, la situation a changé depuis qu'on a écrit le mot "détruire"; et il ne faudra pas exécuter l'ordre, à moins qu'il ne soit répété.

Plus loin: "Ai pris note, et donné des ordres en conséquence." Toute ces notes sont une conséquence du rapport du quartier-maître général, qui faisait remarquer qu'il serait plus sage de garder ces munitions jusqu'à ce qu'on puisse compléter l'approvisionnement normal en magasin. Voyons où l'on en était aux premiers jours de la guerre; parmi les documents déposés se trouve un état à ce sujet.

Mon honorable ami le ministre de la Milice se demande s'il est bon de publier ces chiffres, je dis que non. Je les ai fait publier contrairement à l'avis du quartier-maître général du sous-ministre de la Milice et du maître d'ordonnance général. J'ai pensé que c'est tout ce qui me restait

à faire après les insinuations et je pourrais dire, les accusations qu'on a faites à la Chambre, particulièrement mon très honorable ami le chef de l'opposition. Malgré l'avis de ces fonctionnaires, j'ai tenu à ce qu'on produise les renseignements et qu'on publie les faits, même si l'intérêt public devait en souffrir. Si les honorables députés de la gauche tienne à passer leur temps à chercher à pénétrer des affaires de ce genre avant de se renseigner et à porter des accusations et faire des insinuations, il faut bien, afin d'apaiser l'opinion publique, dévoiler des faits qu'on ne publierait pas sans cela. Ces considérations n'imposent le devoir de donner à la nation les faits véritables.

Le premier août il y avait en magasin 36,418,610 cartouches de calibre VI et 3,534,571 cartouches de calibre VII, soit un total de 39,952,731 cartouches. On voit que le premier août 1914, il y avait une abondance de munitions pour le fusil Ross No II et une très petite quantité de cartouches pour le fusil Ross No III, qui a remplacé le No II et dont se servent les soldats en service actif. Nous avons expédié une très grande quantité de cartouches de calibre VI pour, à ce que nous croyions, l'exercice du tir. En conséquence, le 31 décembre, 1914, il y avait en magasin:

	Cartouches.
De calibre VI..	14,936,304
De calibre VII..	4,161,556
Soit un total de	19,097,860

Comparé à 39,952,731 cartouches le premier août. En d'autres mots, nous avions diminué l'approvisionnement de 21 millions et demi de cartouches de calibre VI, et nous avions augmenté d'environ 600,000 le nombre de cartouches de calibre VII. Le grand nombre de cartouches en moins avaient été expédiées en Angleterre. Le 31 mars 1916, il y avait en magasin:

	Cartouches.
De calibre VI..	9,449,772
De calibre VII..	12,569,080
Soit un total de..	22.018,852

Nous avons donc diminué d'environ 5,000,000 le nombre de cartouches de calibre VI, qui ne peuvent servir au fusil Ross No III, dont sont armées au front les troupes canadiennes; et nous avons augmenté d'environ 8 millions et demi le nombre de cartouches de calibre VII, qui servent au fusil dont sont armées nos troupes en service actif.

J'ose conclure, comparant la situation telle qu'elle se trouvait à l'automne de 1914 avec la situation actuelle, que l'approvisionnement dont il est question dans la minute du quartier-maître général est complet puisque le nombre de cartouches pour le fusil Ross No 3 que nous avons en magasin dépasse l'approvisionnement normal.

Dans les circonstances, le ministre de la Milice, voyant que nous avions encore 10,000,000 de cartouches de calibre VI, a consulté une des autorités les mieux renseignées sur le nombre de cartouches de ce calibre que nous devrions tenir en magasin et ce dernier a fixé le nombre à 5,000,000. Cette cartouche convient au fusil Ross d'ancien modèle, mais ne fait pas aussi bien pour le nouveau fusil. Au lieu de 5,000,000 de ces cartouches, nous en avons aujourd'hui environ 10,000,000. Nous avons en plus 12 millions et demi du calibre VII, pour le fusil Ross dernier modèle, dont les soldats se servent au front. Aujourd'hui, des honorables députés de l'opposition ont voulu profiter de rumeurs ébruitées par les journaux pour porter des accusations ou faire des insinuations; en conséquence, nous avons cru bon de donner tous les renseignements, même lorsque dans le cours ordinaire des choses nous aurions gardé le secret sur des faits qu'il vaudrait mieux ne pas divulguer à l'ennemi.

Nous avons fait davantage, le conseil a décrété une enquête minutieuse dans tous les détails de la question, et l'enquête se poursuit actuellement. Dans l'occurence, puisque nous avons institué une enquête qui est à se faire, la motion de mon honorable ami est inopportune pour deux raisons: D'abord, l'enquête qu'il demande est à se poursuivre, et, en deuxième lieu, je trouve très extraordinaire, alors qu'un tribunal responsable est à s'enquérir de certains faits, qu'un député, sans attendre le rapport officiel, propose une motion de censure contre le ministère et contre un de ses membres en particulier.

Mon honorable ami aurait fait preuve d'une plus grande délicatesse et n'aurait pas gaspillé le temps de la Chambre, s'il eut attendu la conclusion de l'enquête et garder sa motion jusqu'à ce que nous ayons les renseignements que nous fournira le rapport. Ai-je besoin d'ajouter que, dans les circonstances, nous ne pouvons pas accepter la motion de mon honorable ami, parce que l'on est à poursuivre, sur cette question, une enquête suffisante. Une fois l'enquête terminée et le rapport publié, le temps sera venu de proposer une motion de blâme.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, mon très honorable ami (sir Robert Borden), a préludé en déplorant qu'on ne lui ait pas montré l'habituelle courtoisie qu'un député montre au parti adverse quand il se propose d'attaquer un sujet qui n'est pas inscrit au Feuilleton. La courte passe d'armes qu'il eut avec l'honorable député du Cap-Breton (M. McKenzie) a prouvé qu'il n'avait pas lieu de se plaindre. On a démontré que de fait mon très honorable ami avait été averti en temps opportun; lundi dernier,—nous sommes à samedi— lundi dernier, le député du Cap-Breton a signifié par lettre à mon très honorable ami que ce jour là même, lundi, il proposerait une enquête à ce sujet, précisant qu'il proposerait que la question fût renvoyée aux commissaires, sir William Meredith et l'honorable juge Duff. Assurément, si l'on tient compte du fait que la Chambre, au cours de la session, fut à plusieurs reprises saisie de cette question, mon très honorable ami a dû comprendre ce dont il s'agissait; et il me semble qu'il n'a pas lieu de se plaindre.

Je fais observer mon très honorable ami que maintes et maintes fois au cours de la session il a déclaré que si des députés avaient des accusations à porter contre quelqu'un, soit contre le Gouvernement soit contre un ministre, il verrait à instituer une enquête des plus minutieuses. Or, monsieur l'Orateur, si jamais on a senti le besoin d'une enquête, et d'une enquête minutieuse, c'est bien au sujet des faits que nous sommes à débattre. Dans les documents déposés jusqu'ici, on constate qu'au cours de l'année dernière le ministre de la Milice a pris sur lui de vendre une quantité de munitions pour armes portatives. Il n'avait, ni mandat, ni autorisation à cet effet; la transaction est tout à fait illégale. Ce qu'il a vendu n'appartenait pas au général sir Sam Hughes; c'était la propriété de l'Etat et le ministère seul pouvait en disposer. Quelle autorité avait-il? Quel motif a-t-il invoqué? Mon très honorable ami n'a pas daigné donner une seule excuse de la conduite de son collègue. Le ministre a-t-il agi de sa propre initiative, sans même consulter ses collègues verbalement; rien ne l'indique.

Nous savons d'abord que, le 3 avril 1916, l'Auditeur général a adressé au ministre des Finances une lettre dans laquelle il lui faisait observer que, quelques jours avant le 31 décembre dernier, ce département avait vendu, par l'intermédiaire du colonel J. Wesley Allison, sans qu'il en eût obtenu l'autorisation du Gouvreneur-général en conseil, au-delà de 3,000,000 de cartouches, au prix de $20 par mille, et il terminait ainsi:

En conséquence, je dois demander que vous obteniez l'approbation du Gouverneur en conseil pour opérer la vente et que vous me fassiez en outre, connaître pour quelle raison on a fixé à $20 par mille la moyenne du prix des cartouches.

Il est véritablement étrange que l'on ne puisse trouver parmi les documents déposés, copie de l'autorisation donnée par le Gouverneur en conseil de vendre ces cartouches. Tout ce que je trouve dans le dossier, c'est une recommandation, en date du 5 janvier 1916, adressée à Son Altesse royale le Gouverneur général en conseil, et qui est ainsi conçue:

5 janvier 1916.

A Son Altesse royale le
Gouverneur général en conseil.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à l'examen et à l'approbation de Votre Altesse royale en conseil, une requête des Vickers, en vue de l'achat de 4,985,000 cartouches pour armes portatives modèle VI. C'est une partie des cartouches du modèle VI, en magasins dont on a défendu l'usage au Canada, pour les fusils, ou que l'on n'y avait pas confiances.

Le prix des cartouches sera de $20 par mille. Cette cartouche, bien que rejetée pour l'emploi du fusil....

Remarquez bien.

...pour l'emploi du fusil convient cependant, dit-on, à l'épreuve des mitrailleuses Vickers qu'on fabrique en très grandes quantités, en Angleterre.

La question est respectueusement soumise.

Sam Hughes,
Major-général,
Ministre de la Milice et de la Défense.

C'est la recommandation au conseil qui est datée du 5 janvier dernier. Conformément à la motion adoptée par la Chambre à cet effet, le rapport fût déposé, il y a environ trois semaines. On n'y trouve pas la moindre trace de décret dans ces documents et ce que nous avons appris jusqu'à présent, nous pouvons croire qu'il n'existe pas de décret semblable.

Il y a quelques jours, mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a demandé pourquoi l'on n'avait pas déposé ce décret du Conseil. Si je me rappelle exactement la réponse de l'honorable premier ministre, on a déclaré alors que ce décret du Conseil n'avait pas été adopté parce que la question avait été portée à la connaissance du Conseil durant absence du ministre de la Milice. Les mystères se multiplient dans cette affaire. La recommandation a été faite et adressée au Conseil, le 5 janvier apparemment. Janvier s'écoula, fé-

vrier et mars s'écoulèrent également. Trois mois durant, le ministre de la Milice s'est tenu, ici, occupé qu'il était à remplir ses fonctions; il s'est embarqué pour l'Angleterre, à la fin de mars ou au commencement d'avril, je ne sais exactement; après une absence d'environ trois semaines, il est maintenant de retour depuis trois semaines, et jusqu'à ce jour, le Gouvernement n'a pas rendue légale une transaction aussi contraire à la loi que celle de la vente, par le ministre de la Milice, de ce qui appartient au Gouvernement.

Dans quel temps vivons-nous? Ce Gouvernement est-il ou non un Gouvernement qui relève du Parlement? Dois-je comprendre que les membres de l'administration vont permettre à l'un de leurs collègues de disposer de l'actif du pays illégalement et sans un titre d'autorité? Voilà où nous en sommes.

Mon honorable ami dit qu'il y a certaines questions sur lesquelles on ne devrait pas appeler l'attention du pays, parce qu'elles se rapportent à la guerre. Il nous a renseignés sur la qualité des cartouches qu'il y avait au pays, à un moment donné, et sur la quantité disponible, aujourd'hui, et il ajoute qu'il l'a fait malgré l'avis de ses fonctionnaires qui craignaient de faire naître les soupçons de la gauche. Quand et où avons-nous demandé le moindre renseignement sur la quantité des cartouches qui se trouvaient entre les mains du Gouvernement? Jamais nous ne nous sommes enquis à ce sujet; nous n'avons pas besoin de le savoir. Cela regarde le Gouvernement en qui l'on devrait avoir confiance, à cet égard. Mais nous voulons savoir dans quelles circonstances on s'est départi, en faveur du philanthrope qu'est M. J. W. Allison, d'une partie des cartouches qu'on aurait dû garder au pays. La réponse que le premier ministre a donnée, aujourd'hui, est non seulement insuffisante, mais—et je ne tiens pas à la caractériser trop sévèrement —elle vient en contradiction directe avec la loi qui régit ce Parlement.

Nous devrions savoir où nous en sommes, aujourd'hui. Les ministres approuvent-ils ou non ceux de leurs collègues qui disposent des biens de l'Etat? Pour quelle raison n'avons-nous pas l'approbation du Gouvernement dans cette affaire? Nous devrions savoir si les ministres sanctionnent ou non la conduite de leur collègue et, si oui, il leur incombe de rendre cette conduite conforme à la loi, car elle est illégale. S'ils ont des blâmes à adresser, ils doivent nous en donner la raison et agir en conséquence.

La seule défense que le premier ministre a invoqué, aujourd'hui, à propos de cette affaire, c'est qu'il y avait une certaine quantité de cartouches défectueuses condamnées par les autorités. Mais je ne comprends pas que les cartouches condamnées par les autorités soient celles dont il a été disposé, suivant la recommandation du ministre de la Milice, au conseil soient celles qu'il a vendues à ce philanthrope et ce patriote qu'est M. J. W. Allison, parce que le ministre de la Milice ne dit pas dans sa recommandation à ses collègues qu'il veut disposer de toutes les cartouches jugées défectueuses. Non, car il dit "qu'on soupçonne défectueuses".

Il parle de cette quantité en magasin de cartouche du modèle VI comme si l'on doutait de leur qualité, et il ajoute qu'on n'a pas permis qu'on s'en servit pas pour les fusils au Canada, et qu'on ne devrait pas les employer pour les opérations en campagne. Cependant elles ont un certain mérite, puisqu'il ajoute:

> Le prix des cartouches sera de $20 par mille. Ces cartouches, bien que refusées pour l'usage du fusil. . . .

Remarquez bien

> . . . .sont rapportées comme utiles pour l'épreuve des mitrailleuses Vickers qu'on est à fabriquer

Si les Vickers trouvaient ces cartouches utiles pour l'épreuve de leurs mitrailleuses, pourquoi les a-t-on vendues aux Vickers et non pas aux autorités impériales? Ces derniers en avaient tout autant besoin que Vickers-Maxim et l'accusation que nous portons contre le Gouvernement dans cette affaire, c'est d'avoir vendu ces cartouches à des particuliers. Nous affirmons qu'il n'avait pas droit de les vendre à d'autres qu'aux autorités impériales.

Si le Gouvernement avait le pouvoir de le faire, il aurait dû adopter un décret dans ce sens.

Le dossier déposé mentionne la règle établie par le quartier-maître général, le général Macdonald, approuvée par le sous-ministre de la Milice et de la Défense, qu'on ne se départirait d'aucune cartouche en faveur de personne. Et cependant, la vente a eu lieu. Mettant complètement de côté le fait qu'on a disposé des cartouches à l'avantage d'un homme comme M. John Wesley Allison, les honorables membres de la droite croient-ils qu'en temps de guerre, nous devrions vendre nos cartouches, bonnes ou mauvaises, utiles ou inutiles, à d'autres qu'aux autorités impériales, si nous n'en avons pas besoin pour nous-mêmes.

Je ferai observer qu'en temps de guerre, c'est un crime national de vendre ainsi nos munitions au premier venu. Et qui est-il?

C'est M. J. W. Allison qui se donne comme philanthrope en se dévouant aux intérêts de la compagnie Vickers-Maxim.

On a dit qu'on a vendu ces cartouches à la compagnie Vickers-Maxim pour des fins d'épreuve. J'appelle l'attention du premier ministre sur la lettre de l'auditeur général dans laquelle ce dernier dit qu'il a raison de croire que la vente définitive des cartouches s'est faite par l'intermédiaire de quelqu'un en relation avec les autorités impériales, ce qui revient à dire qu'au lieu d'être vendues directement par le Gouvernement fédéral canadien au gouvernement impérial, elles l'ont été à des particuliers, ou par l'agence de M. J. Wesley Allison. Dans sa lettre l'auditeur général se sert des mots suivants:

Le département a acheté ces cartouches depuis la déclaration de guerre, à $33 du mille et il en a fabriqué également, à l'arsenal fédéral, à raison de $34.60 du mille; le Gouvernement s'est donc trouvé à perdre plus de $45,000, dans cette transaction.

On allègue que ces cartouches ont été vendues à Vickers Limited, pour des fins d'essai. Je puis difficilement ajouter foi à cette affirmation, à cause de l'importance de la vente, mais si cela est, pourquoi l'a-t-on fait à un prix bas et pourquoi était-il nécessaire de retenir les services du colonel Allison? Qu'on retienne ceci: l'auditeur général peut difficilement croire que ces cartouches ont été vendues à la compagnie Vickers, pour des fins d'épreuve. Eh bien, ce qui nous concerne—je suis plutôt enclin à tomber d'accord—jusqu'à ce que je suis mieux renseigné—avec l'auditeur général dans le soupçon qu'il exprime. La compagnie Vickers avait l'intention d'acheter 5,000,000 de cartouches, à $20 du mille. On a livré environ 3,000,000 de cartouches pour lesquelles elle aurait à payer $60,000 et il est prouvé au dossier qu'on a payé $20,000 environ. La somme de $60,000 semble être joliment élevé pour des cartouches achetées dans un seul but d'épreuve. Voilà ce qui a frappé l'auditeur général et qui surprendrait également qui que ce soit. L'auditeur général continu:

J'ai raison de croire que les cartouches ont été vendues de nouveau à un prix plus élevé d'environ 25 p. 100 et qu'elles n'étaient pas destinées à Vickers Limited. Je puis faire erreur en ceci, mais ce que le colonel Allison a eu à faire avec la transaction n'est pas de nature à écarter les soupçons. J'ai écrit au département de la Milice pour demander qu'on m'adressât un décret du conseil etc., etc.

Je répète ce que l'auditeur général dit, ici, qu'il y a lieu de croire que ces cartouches ont été vendues à un prix augmenté d'environ 25 p. 100.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Il me dit pas à qui, mais je crois pas me tromper en disant qu'il y a de fortes raisons de croire que ces cartouches ont été vendues aux autorités impériales, et je m'appuie sur la déclaration faite par le ministre de la Milice et de la Défense lui-même. A la page 7 de ce dossier on trouve la déclaration suivante du ministre de la Milice et de la Défense:

Vente de munitions défectueuses. Le trésor canadien a reçu $20 pour chaque millier de cartouches. Rien dans les archives ne donne d'indication au sujet de ce que l'on en a fait, excepté qu'elles ont été régulièrement commandées et expédiées à Vickers, une des maisons les plus recommandables du monde. Assurance a été donnée que pas un sou de commission n'avait été payé par Vickers à aucune personne, et qu'aucun profit n'a été fait sur ces munitions. On a dit—

Ces mots sont très vagues.

On a dit que pour payer le coût du transport, de la manutention, de l'échange, assurance etc., un des employés de Vickers a ajouté une somme au prix, mais en apprenant que ces dépenses étaient payées par le gouvernement impérial, cette somme a été immédiatement supprimée.

Le gouvernement impérial a payé ces dépenses. Que signifie cela? Si les munitions ont été employées par la maison Vickers elle-même, il n'y avait pas de nécessité d'en élever le prix. Si elle les vendait à d'autres, alors il était nécessaire d'ajouter au prix le coût du transport de la manutention de l'échéance des assurances, etc.

Remarquez bien les derniers mots de ce paragraphe, et je laisse au jugement de tout homme de décider s'ils ne fournissent pas une preuve irréfutable que l'acheteur de Vickers Limited était le gouvernement impérial:

On a dit que pour payer le prix du transport de la manutention de l'échange, assurance, etc., un des employés de Vickers a ajouté une somme au prix, mais en apprenant que ces dépenses étaient payées par le gouvernement impérial, cette somme a été immédiatement supprimée.

Pourquoi ces dépenses auraient-elles été payées par le Gouvernement impérial si ces munitions n'étaient pas achetées pour lui? Et c'est ce que dit le rapport même du ministre de la Milice et de la Défense. Le ministre de la Milice et de la Défense dit encore:

Le trésor canadien a reçu $20 pour chaque millier de cartouches. Il n'y a rien dans les dossiers montrant ce qu'elles sont devenues.

Et il termine comme suit:

En apprenant que ces dépenses était payées par le gouvernement anglais, elles ont été immédiatement supprimées.

Je crois qu'il en connaît plus long qu'il ne le prétend; qu'il sait que ces cartouches, après qu'il les eut vendues à Vickers Limited, l'ont été ensuite par eux—on dans tous les cas par l'entremise du Colonel Allison—aux autorités impériales. Il dit que c'est une chose absolument inexcusable. Quelqu'un en Canada voudra-t-il excuser le ministre de la Milice ou le Gouvernement d'avoir diminué notre approvisionnement de cartouches en vendant cette quantité à Vickers Ltd, et en leur permettant de les revendre à profit aux autorités impériales. Telle est l'accusation qui est portée aujourd'hui; telle est l'accusation qui est appuyée par les pièces au dossier, et c'est pourquoi nous demandons une enquête.

Je répèterai ce que j'ai dit il y a un instant: Le premier ministre, non pas une fois seulement, mais dans des occasions presque sans nombre durant la présente session, a dit que si une accusation était portée contre un de ses collègues ou contre le Gouvernement, rien ne pourrait arrêter l'institution d'une enquête. Le ministre de la Milice lui-même a répété plus d'une fois qu'il désirait l'enquête la plus complète. Le premier ministre se défend aujourd'hui en disant que la question a été soumise à la commission Davidson. Je dois me plaindre d'une chose, et c'est ceci: Nous aurions dû avoir ce décret devant nous aujourd'hui, et même longtemps avant aujourd'hui; il aurait dû être déposé sur le bureau de la Chambre aussitôt après qu'il a été adopté. La Chambre a le droit d'être informée lorsqu'une question de ce genre est renvoyée pour enquête devant une commission, afin que ceux qui ont appelé l'attention du Gouvernement sur la matière, puissent suivre l'enquête. L'accusation que je porte aujourd'hui est que le Gouvernement ne fait pas l'enquête la plus complète sur cette accusation.

Il y a deux commissions d'enquête qui siégent présentement à Ottawa. Quelqu'un prétendra-t-il que la commission Davidson donnera la même satisfaction au public que la commission présidée par sir William Meredith et Son Honneur le juge Duff? Dira-t-on que l'on peut s'attendre que cette question sera examinée jusqu'au tréfond, que l'enquête sera aussi minutieuse devant la commission Davidson qu'elle le serait devant la commission présidée par Sir W. Meredith et l'honorable juge Duff? Comment sont composées les deux commissions? L'une est composée d'un seul juge, et l'autre est composée de deux. Devant la commission Davidson composée d'un seul juge, il n'y a pas d'avocats pour s'occuper de cette accusation devant le commissaire. Il n'y a qu'un jeune homme, éminent dans sa profession, je l'admets, pour assister le commissaire. Mais j'ai ceci à dire contre le choix de M. Thompson pour faire enquête en cette matière. Si je suis bien informé, M. Thompson, qui assiste le commissaire, est officier dans la milice, sous les ordres du ministre de la Milice et de la Défense. Mon très honorable ami ou tout autre honorable membre de cette Chambre voudra-t-il me dire s'il est convenable qu'un commissaire qui est assisté par un officier sous les ordres du ministre de la Milice et de la Défense, fasse une enquête sur le compte du ministre de la Milice et de la Défense? Si nous devons avoir une enquête, il faut suivre les règles ordinaires.

D'un autre côté, il y a devant la commission présidée par sir William Meredith et l'honorable juge Duff un avocat nommé pour représenter l'opposition.

Cette commission n'a-t-elle pas le même droit de faire enquête au sujet de cette accusation qu'au sujet de l'autre. Si le Gouvernement a cru qu'il était de son devoir envers le pays, vu les circonstances où nous sommes que les accusations concernent les fusées fussent examinées de telle façon que le pays eut une confiance absolue dans le résultat qu'on devait permettre à l'opposition de choisir un avocat afin que les deux côtés de la question fussent représentés et que l'examen le plus complet fut assuré, n'y a-t-il pas autant de raisons pour que dans cette affaire-ci, l'enquête soit faite de la même manière par la même commission.

La seule raison donnée par le chef du Gouvernement pour laquelle cette affaire a été confiée à la commission Davidson était la présence à Ottawa de certains témoins. On peut toujours obtenir la présence de ces témoins lorsqu'on en aura besoin, et, si l'enquête ne peut pas se faire immédiatement, parceque la commission a d'autres travaux qui l'occupent dans le moment, celle-là peut être retardée pendant quelques semaines, de sorte que la raison donnée par le premier ministre pour repousser ma proposition n'est pas valable. Le chef du Gouvernement ne remplit pas la promesse formelle qu'il a faite en plus d'une circonstance que toutes les accusations portées seraient soumises à l'enquête la plus complète. L'enquête devant la commission Davidson, n'est pas une enquête complète; elle ne donne pas satisfaction, et nous de-

vons insistés pour que l'affaire soit portée devant la commission Meredith-Duff.

L'hon. sir SAM HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): Monsieur l'Orateur, permettez-moi de dire tout d'abord que je suis heureux de voir le très honorable chef de l'opposition en si bonne santé. D'après ce que j'avais entendu dire récemment, je m'attendais à le voir arriver ici dans une ambulance, et sous les soins de deux ou trois gardes malades. J'ai appris qu'il a passé récemment par une épreuve très sérieuse; qu'il a eu des tribulations politiques.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est en parfaite santé.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je vois cependant qu'il lui manque une chose. Dans ces déclarations enthousiastes, il ne s'est pas proclamé un libéral de l'ancienne école. Sa voix avait perdu peu de cette vigueur en 1896, lorsque ses cheveux étaient plus longs et pas aussi blancs, lorsqu'il disait aux électeurs d'Ontario: Ne touchez pas au Manitoba, pendant que dans la province de Québec il disait: Ayez confiance en moi, Canadiens français et catholiques, et fuyez Tupper, qui est anglais et protestant. Sa voix a conservé le ton pathétique des anciens jours, mais n'a plus la même vigueur. J'avais dans l'idée que la Chambre ne siégeait pas le samedi, et je croyais que mon très honorable ami allait saisir l'occasion pour aller faire un peu de recrutement.

L'hon. M. PUGSLEY: Vous détournez la question.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je vous demande pardon.

L'hon. M. PUGSLEY: Je répète que le ministre cherche à détourner la question.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le recrutement se fait d'une façon excellente, mais là où le très honorable chef de l'opposition pourrait exercer un peu d'influence, je regrette de dire qu'il faudrait le stimuler; et j'espère qu'il s'en occupera et qu'il parlera avec la même éloquence que tout à l'heure.

Il s'est plaint que le capitaine Thompson, un avocat, était employé à la commission Davidson. Le fait que le capitaine Thompson porte l'uniforme est une bonne raison pour qu'il soit considéré comme entièrement digne de plaider devant sir Charles Davidson et c'est la plus sure garantie qu'il est honnête homme. Je n'ai pas, cependant, le moindre doute que parmi le grand nombre d'avocats de talent qui l'entourent, le chef de l'opposition ne pourrait pas trouver un avocat capable de remplacer le capitaine Thompson au cas où celui-ci serait empêché de remplir ses fonctions devant la commission. Je ne vois pas parmi les amis de l'honorable chef de l'opposition autant d'hommes en uniforme que j'y voudrais voir.

Je vais brièvement analyser cette affaire. On a prétendu, avant que j'arrive ici, que ces cartouches avaient été vendues trop bon marché. Je dirai que c'est exactement ce qu'elles coûtaient et c'est juste deux fois le prix qui en a été offert il y a un an. On a dit ne pas savoir où allaient ces cartouches. La correspondance déposée sur le bureau de la Chambre établit clairement que la demande en a été faite par la maison Vickers-Maxim, une des plus honorables du monde, et qu'elles lui ont été expédiées, qu'elles les a payées à la banque de Montréal en Angleterre. On a dit que ces cartouches avaient été revendues. Cela est absolument faux. Les cartouches ont été vendues à la maison Vickers-Maxim et l'adresse donnée est celle d'un de ses employés. On a dit qu'il n'existait aucun arrêté du conseil; mais il n'en était pas besoin. Conformément à la loi, le quartier-maître général aurait pu jeter ces cartouches dans le fleuve. Depuis 1909, l'officier commandant la division de Québec avait toute autorisation de détruire des cartouches sur l'ordre du général MacDonald, c'est-à-dire sur l'ordre d'une "autorité supérieure". En recevant l'avis de vendre les cartouches, le général MacDonald n'a pas jugé que c'était-là l'ordre d'une autorité supérieure", et c'est pourquoi il m'a fait mettre mes initiales sur le document. La raison que j'ai eue de demander au conseil un arrêté pour ces 2 millions de cartouches, c'est que la quantité m'en a paru si considérable que j'ai cru ne pas devoir en prendre tout seul la responsabilité. Le prix de revient de ces cartouches, quand on les supposait en bon état, était de $20 le mille. Je n'ai jamais entendu parler de $34.60 et j'ignore à quoi cela se rapporte. Les cartouches du modèle VI ne se fabriquent nulle part aujourd'hui dans l'empire britannique et il n'est pas besoin, par suite, de parler de ses dimensions. On a dit qu'elles avaient été vendues illégalement. Comme c'était en vertu des règlements du ministère, la vente en a été parfaitement légale. On a dit que nous manquions de cartouches à ce moment-là.

Il est vrai que, lors de la déclaration de la guerre, nous n'avions pas toutes les

cartouches qu'il nous aurait fallu, parce que nous avons envoyé sur la ligne de bataille tout ce que nous en possédions, mais j'ai fait donner ordre au quartier-maître général de s'en procurer en quantité suffisante pour le besoin du moment, en attendant d'avoir une suffisante provision de cartouches modèle VI. J'ai aussi donné ordre de retourner les meilleures des cartouches du modèle VI, mais, pour parvenir à nous en défaire, le conseil de la Milice décida de se conformer à l'ordre donné un an auparavant par la commission Barlow de détruire 12 millions de cartouches, afin d'empêcher tout mélange avec d'autres et de garder dans ce pays pour répondre à toute éventualité les cartouches du modèle VI fabriquées jusqu'à l'époque de cette commission, lesquelles cartouches avaient été déclarées défectueuses; cela, en attendant de pouvoir faire fabriquer en quantité suffisante celles du modèle VII. Bien avant que je devienne ministre de la Milice, on savait que les cartouches fabriquées à l'arsenal de l'Etat étaient défectueuses; c'est ce que savaient tous les tireurs du pays. Je me souviens qu'une fois, après être devenu ministre, je suis entré dans la fabrique et j'ai mis la main sur une des machines. J'ai pris au hasard cinq ou six douilles parmi lesquelles il y en avait trois de défectueuses, comme on pouvait le voir à l'œil nu. Les machines évidemment manquaient de précision; mais à qui suggérait la possibilité d'un perfectionnement on répondait qu'il n'y comprenait rien et que c'était le mieux qui se pouvait faire. Nous pouvions acheter les cartouches anglaises qui n'avaient pas le défaut d'éclater par le culot ou au point défectueux de l'étui, comme cela se produit six fois sur dix dans le cas des nôtres. C'est pourquoi, peu après être devenu ministre, j'ai consulté sur ce point le chef du cabinet, et nous avons obtenu une autorisation de charger quelqu'un d'une enquête sur la fabrication de ces cartouches à l'arsenal. Nous avons écrit aux bureaux de la guerre de la Grande-Bretagne, qui nous ont envoyé deux spécialistes en la matière, le colonnel sir H. Barlow et le major Oglivie.

Ces hommes ont fait une inspection très minutieuse de l'arsenal. Un sommaire de leur rapport a été présenté à la Chambre par le premier ministre. Douze millions de cartouches faites avant 1908 ont été rejetées à cause d'enveloppes fendillées et autres défauts. Ordre fut donné de les détruire. Les uns avaient suggéré d'en retirer la balle; d'autres, autre chose. Toujours est-il que le reste fut déclaré suspect. En d'autres termes, toutes les cartouches furent déclarées défectueuses. Les 12 millions d'avant 1908 furent, par ordre, détruites et celles que l'on avait fabriquées jusqu'à 1913 furent déclarées suspectes et défectueuses. Ces cartouches ainsi déclarées suspectes et défectueuses pouvaient, je me hasarderai à le dire, être employées avec sûreté pour le fusil Ross modèle II ou pour le fusil Lee-Enfield. Mais je ne veux pas discuter cet aspect de la question, à moins qu'on ne le juge nécessaire. Nous avons fait ce que nous avons pu pour empêcher ces effets de recul et rendre les cartouches plus ou moins effectives en les soumettant à un procédé que l'on a appelé "ringing". Un des employés de l'arsenal a pensé qu'en mettant chaque cartouche dans une mortoise, on corrigerait le défaut. La cartouche parfois sortait améliorée de cette opération, pendant que, d'autres fois, non seulement elle n'en sortait pas meilleure, mais pire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il y avait encore sortie de la charge par le culot?

L'hon. sir SAM HUGHES: Oui, la charge éclatait au visage du soldat. Nous payons en ce moment des pensions à quelques-uns à cause de cela; d'autres ont été blessés et retenus au lit pour longtemps. On a donc constaté que ce procédé d'amélioration ne valait rien. Les cartouches déclarées défectueuses par la commission Barlow ont été mises de côté comme ne pouvant servir qu'aux mitrailleuses. Mais en 1914, lorsque fut établi notre vaste camp de Valcartier, le gouvernement anglais, désireux d'obtenir la plus grande quantité possible de bonnes cartouches et demandant que lui fussent expédiées toutes celles de fabrication postérieure à 1913, nous nous sommes rendus à son désir.

Nous avons donné à nos volontaires une occasion de s'exercer au maniement du fusil Ross modèle III, qui est beaucoup plus puissant que celui du modèle II, et, pour nos exercices de tir, nous nous sommes servis de ces cartouches du modèle VI, les portées étant courtes. Nous en avons fait un examen soigneux et nous avons pris les meilleures. Même alors, sur la fin des exercices, nos hommes constatèrent que les cartouches leur donnaient du mal, qu'elles étaient défectueuses, en ce sens qu'il y avait éclatement par le culot, ce qui les rendaient nerveux. Nous avons dû, par suite, en faire l'abandon. A mon retour du Bassin-de-Gaspé et à la veille du départ de nos troupes de Québec, nous

avons tenu conseil et nous avons parlé de notre approvisionnement de cartouches. Il nous en manquait à cette époque. Il n'y a pas de mal à en faire l'aveu, maintenant que notre provision ne laisse plus rien à désirer. Il fut décidé de se défaire de celles d'avant 1908 et de garder ce qui nous en restait du modèle VI, en cas de besoin urgent. Si les choses tournaient au plus mal, nous nous en servirions. Comme l'a expliqué dans son rapport le quartier-maître général, il s'est constamment employé à nous pourvoir d'une ample provision de cartouches du modèle VII. C'est l'ordre que j'avais donné avant de partir pour l'Angleterre. Le sous-ministre, le grand maître de l'artillerie, le quartier-maître général et le chef de l'état major général ont chacun transmis cet ordre à leurs officiers, notre but étant de retenir les cartouches pour un cas d'urgence; et telle a été la raison de ces ordres qui ont parus dans les journaux. J'ai entendu en Angleterre raconter que nombre de nos soldats avaient souffert à Valcartier des effets de ce recul dans l'emploi des cartouches. Quand une fois cet accident est arrivé à quelqu'un, cela le rend nerveux dans son tir, quel que soit le fusil dont il se sert. Beaucoup d'accidents de cette sorte se sont produits à Valcartier et ces cartouches donnaient plus ou moins d'inquiétude à nombre de nos volontaires. Il fut donc décidé à mon retour de ne plus faire usage de ces cartouches de modèle VI. Au reste, notre provision de cartouches du modèle VII arrivait graduellement à son comble, et je suis heureux de dire que, depuis longtemps, nous en avons plus que de besoin pour la défense du pays. Les cartouches du modèle VI étaient là en magasin, l'ordre de la commission étant de ne les employer que pour l'essai de mitrailleuses. Or, nous n'avons pas de mitrailleuses à essayer, les nôtres étant éprouvées avant que nous les recevions. Cet ordre devint connu des fabricants du pays et il y eut des demandes de cartouches: une, entre autres, à laquelle nous n'avons pas voulu accéder, ne sachant pas à quoi on les destinait. Il a été dit que c'était pour le Mexique. Dans le cas d'une autre demande, j'ai bien voulu les laisser partir. Il en a été vendu, non pas en grande quantités peu considérables ici et là. Il existe au sujet des cartouches du modèle VII un malentendu que je ferais aussi bien de dissiper dès à présent. Cette cartouche est beaucoup plus élaborée que celle du modèle VI: la pointe en est plus fine et elle est remplie d'aluminium, soutenu par du plomb, qui assure l'équilibre de la balle dans sa course. Elle est d'un 33e de pouce plus longue que celle du modèle VI. Lorsque nous nous servons de la cartouche du modèle VI dans le fusil du modèle II, qui est le vieux fusil Ross, la pointe, plus aigue de la balle gêne parfois l'entrée de la cartouche dans le canon.

Par conséquent, on donna instruction qu'en se servant des cartouches du modèle VII dans les fusils du modèle IX il était bon de ne pas se servir du fusil comme d'un fusil à magasin, mais comme fusil à un coup; et pour de jeunes troupes c'est bien préférable.

Quant à la vente de ces cartouches, j'en ai causé avec un représentant de la maison Vickers qui était alors au Canada—un membre de la société. Il fut question de la fabrication de cartouches au Canada, et lorsque je lui eûs dit que j'avais compris que le gouvernement britannique avait d'amples facilités pour fabriquer des cartouches, il fut question de savoir si nous pourrions nous passer de ce qui était considéré comme des cartouches défectueuses, pour l'épreuve des mitrailleuses ou autres choses semblables. La conversation dura à peine une demi-minute. Je lui répondis de se mettre en communication avec le général Macdonald, le quartier-maître général, qui était chargé de la chose. Il y eût une autre conversation plus tard, mais pas avec cet homme distingué, mais avec un autre qui, à une certaine époque, était un bon ami du très honorable chef de l'opposition, le colonel J. Wesley Allison.

(Exclamations sur quelques bancs.)

L'hon. sir SAM HUGHES: Je me trompe peut-être. Je devrais peut-être dire que, si ce monsieur ne se chauffe plus au soleil du très honorable chef de l'opposition, c'est qu'il lui arrive d'être un ami de feu l'honorable M. Blair, avec lequel le très honorable chef de l'opposition a eu quelques légers différends.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: C'est possible, mais je ne sache pas avoir vu M. Allison plus de deux ou trois fois dans toute ma vie.

L'hon. sir SAM HUGHES: Eh bien j'ai moi-même vu, jadis le très honorable député lu parler au moins deux fois. Si le très honorable député a la faculté de n'avoir pas de cœur et de renier ses amis, je veux qu'il sache que le ministre de la Milice n'est pas de ce calibre-là.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Si l'honorable député veut insinuer que M. J. Wesley Allison a jamais figuré parmi

mes amis, le lui donne le dementi le plus formel.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je ne l'insinue pas; je l'affirme et je peux le prouver à la satisfaction du très honorable député s'il en veut la preuve.

Le très hon, sir WILFRID LAURIER : Que pouvez-vous prouver?

L'hon. sir SAM HUGHES: Je peux prouver que le très honorable chef de l'opposition considérait le colonel J. Wesley Allison, comme un de ses amis.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER : Je ne l'ai jamais considéré ainsi.

L'hon. sir SAM HUGHES: Mais s'il convient à la politique du très honorable député.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

L'hon. sir SAM HUGHES: S'il est de la politique du très honorable député de jouer à l'exécuteur, à l'égard des honorables députés qu siègent autour de lui—la moitié de ceux qui siègent ici aujourd'hui ont peur du billot—laissez-moi l'assurer que ce n'est pas la politique que je poursuis à l'égard de mes amis. Jusqu'à ce que j'aie découvert qu'ils ont agi en traîtres envers moi, je ne les renie pas, comme cela est arrivé à bon nombre de représentants qui siégeaient en arrière du très honorable chef de l'opposition dans les temps passés dans cette Chambre. Je suis content de voir briller l'œil du très honorable député en ce moment; je l'allumerai encore un peu plus, s'il le désire.

Ces cartouches ont été commandés en premier lieu par les membres de la société Vickers, Finalement, elles ont été commandées par le Colonel J. Wesley Allison, qui a l'honneur d'être le représentant des Vickers, et qui a eu et a encore l'honneur d'avoir été choisi comme représentant spécial du gouvernement britannique à titre d'agent aux Etats-Unis d'Amérique relativement à de très grandes affaires d'une importance internationale. C'est un monsieur haut placé dans l'estime du peuple de ce pays, non par peur.

(Exclamations sur quelques bancs.)

L'hon. sir SAM HUGHES: Non par peur, non avec tremblement, non pas qu'il ait l'appui d'une solide phalange, et pour la conserver, jouant un rôle dans une partie du Canada, et posant ailleurs en philosophe de la vieille école anglaise. Il a la bonne opinion de cette Chambre et de ce pays aujourd'hui, et il la possède par son mérite. Ce monsieur a commandé les cartouches. Il a vu le quartier-maître général et ce dernier m'a consulté. Le quartier-maître général connaît son affaire—je ne l'ai jamais encore trouvé en faute sur un point de droit—de sorte que j'apposai mes initiales sur son mémoire et les cartouches furent expédiées à Viskers à Londres. L'argent fut versé à la banque de Montréal et jamais transaction plus honnête n'a été faite au Canada.

J'ignorais combien il leur faudrait de ces cartouches, paree qu'ils avaient des milliers de ces mitrailleuses. Cependant notre premier désir était que les soldats allant au front ne fûssent pas obligés de se servir d'une seule cartouche défectueuse; qu'ils eûssent les meilleures qu'on pouvait se procurer. En obtenant la remise par l'Angleterre de quelques millions de bonnes cartouches, qui autrement eussent été employées par les mitrailleuses,—et dans un raport qui a été lu par le premier ministre, il a été démontré que ces cartouches pouvaient être employées pour cet objet—en obtenant cette remise, dis-je, en laissant les Vickers avoir ces cartouches défectueuses, je prétends que nous rendions service au pays. A propos, le très honorable monsieur a oublié de parler de la retraite de Mons vers la Marne. Assurément il aurait pu démontrer que cette vente de cartouches avait forcé les Anglais à retraiter vers la Marne—c'est une autre de ses marottes dont il se sert généralement. En obtenant la remise de ces cartouches, nous avons rendu un grand service à l'empire britannique et le trésor canadien a bénéficié de $20 par mille cartouches.

Le très honorable député nous a reproché de garder ces cartouches en magasin. Tant que je serai ministre de la Milice, pas une seule de ces cartouches défectueuses ne sera donnée à aucun de nos soldats, par moi ou avec mon autorisation, pour tirer sur l'ennemi. Lorsque nos hommes vont au combat, nous voulons qu'ils y aillent avec les meilleurs matériaux, le meilleur équipement et les meilleures cartouches que nous puissions avoir. Je me propose très prochainement de m'assurer où se trouvent ces cartouches défectueuses et de régler l'affaire une fois pour toutes, en nous en débarrassant, d'une manière légitime. Si nous faisons cela, les cartouches défectueuses seront entièrement mises de côté; elles ne prendront plus de place dans les magasins et de bonnes cartouches seront distribuées aux hommes, afin de leur permettre de remplir leur devoir. Je ne garde pas une seule de ces cartouches pour la défense. Pour cela nous n'avons ni mandat ni autorité.

L'honorable député cite le rapport de l'auditeur général. Et l'auditeur général occupe une singulière position ; il n'est guère juste de la part d'un député quelconque au Parlement de prendre la parole pour le critiquer. Mais lorsque l'auditeur général s'avise de dire ce qu'il affirme dans le document qu'on a lu; lorsqu'il veut jeter le blâme sur un monsieur qui a plus d'honneur dans son petit doigt que l'auditeur général n'en a dans toute sa personne, je veux lui dire que je trouverai quelque moyen de l'atteindre. En ce qui me concerne, que je sois oui ou non au pouvoir, je ne permettrai à aucune personne occupant la position de serviteur public au pays, de se conduire assez mal pour écrire la lettre qu'il a écrite—je ne l'ai jamais vue avant aujourd'hui—au ministre des Finances. Si lettre pareille n'eut été adressée—de fait, j'en ai reçu une à peu près de même nature, et elle a été traitée en deux mouvements — si lettre pareille était venue de l'auditeur général au ministre de la Milice, elle eut été renvoyée sans plus de façon avec intimation à son auteur de mieux étudier ses devoirs et d'apprendre à écrire ses lettres convenablement.

Le très honorable député demande pourquoi nous n'avons pas vendu ces cartouches directement au gouvernement britannique, au lieu de les vendre à la compagnie Vickers. Je ne vois pas ce que le gouvernement britannique en savait. Nous lui avons vendu, au début de la guerre, toutes les bonnes cartouches dont nous pouvions disposer. On nous avait demandé ces cartouches; nous avons compris que leur usage serait une bonne manière d'éprouver les mitrailleuses, et elles partirent. On disait que ces cartouches étaient revendues par les Vickers pour approvisionner les mitrailleuses de l'amirauté anglaise et que les Vickers en tiraient un profit de $5 par mille. Eh bien, si les Vickers ont payé le fret, l'assurance et les frais de change sur ces cartouches, charges très lourdes à cette époque, alors ils n'auraient pas fait d'argent en les revendant à $25, lorsqu'ils les payaient $20. Je ne connais rien de cela, seulement ceci: Lorsque j'étais en Angleterre, ayant entendu ce racontar, je parlai de la chose à un des employés des Vickers—je crois que c'était M. Searles. Il dit qu'il n'en connaissait pas les détails, mais qu'il avait entendu ces racontars. Il a dit qu'ils avaient ajouté cette somme au coût, mais qu'aussitôt qu'ils eurent constaté que l'amirauté payerait les frais, ils biffèrent la livre sterling qu'ils avaient ajoutée et le prix resta à $20, prix que le gouvernement leur avait demandé pour ces cartouches et pour leur envoi.

[Sir Sam Hughes.]

Permettez-moi de faire un résumé: Toutes les cartouches faites avant 1913 et en magasin furent condamnées comme défectueuses par la commission. Toutes les cartouches défectueuses faites avant 1909 ont été condamnées à la destruction de manière ou d'autre.

Le restant a été recommandé pour des exercices avec des mitrailleuses seulement. Mais pour avoir aussi peu que possible de ces cartouches détruites, nous avons décidé d'utiliser celles qui avaient été recommandées pour les exercices de mitrailleuses ou pour les fusils modèles III. Nous les avons essayées tranquillement après les avoir entourées comme je l'ai dit, et il fut décidé de les employer non avec le modèle II ou le Lee-Enfield, mais avec le modèle III des fusils Ross. On constata toutefois que cela n'améliorait pas beaucoup les cartouches de les retoucher et que dans quelques cas cela leur nuisait. Il y a eu plusieurs propositions pour la vente des cartouches défectueuses. L'une a été faite par le sous-ministre à $10 ou $12.50; c'était supposé être pour le Mexique. Une autre était de les vendre aux Vickers, par l'entremise de leur agent de New-York, Allison, pour les épreuves des mitrailleuses. Il s'agissait de 2,000,000 de cartouches à $20—c'est une erreur dans mes notes apparemment, car cela devrait être 3,000,000 de cartouches à $20.

Suivant la pratique usitée au Canada pour le matériel militaire condamné, le quartier-maître général autorisa la vente et obtint en plus l'approbation du ministre. Je répète encore que lorsque des cas de ce genre se produisent, si l'officier commandant du district estime qu'il a besoin d'une autorisation supérieure pour disposer du matériel condamné, il s'adresse dans cette intention au quartier-maître général. Règle générale, on considère, et on a opéré de cette façon, que l'autorisation du quartier-maître général est suffisante. En faisant détruire un million et demi de cartouches à Winnipeg, le quartier-maître général a été considéré comme l'autorité supérieure, mais le général Macdonald n'a pas voulu être considéré comme l'autorité supérieure en temps de guerre, alors il est venu s'adresser à moi et m'a demandé de mettre mes initiales sur l'ordre, ce que j'ai fait avec plaisir. Les marchandises ont été expédiées régulièrement à un directeur des ateliers Vickers, en Angleterre, M. Searles. Il n'y a eu aucune commission payée offerte ou demandée par personne dans la transaction. Cela a été exposé ce matin devant la commission Davidson. Nous avons

reçu $20 et c'est tout ce qui a été payé pour les cartouches, de sorte qu'il ne pouvait pas y avoir de commission. Le quartier-maître général a placé directement l'argent au crédit du receveur général du Canada. Ainsi cela n'a passé par les mains de personne. Ces cartouches défectueuses ont permis l'emploi au front d'une quantité semblable de bonnes cartouches anglaises.

On a affirmé que ce directeur de Vickers, en Angleterre, avait ajouté une livre sterling en plus pour le transport, le fret, l'assurance, le change, la manutention et les risques et avait vendu le tout à l'amirauté anglaise pour $25 le mille. Le département de la Milice n'a aucune trace de cette opération, la vente ayant été faite à M. Searles, lui-même, directeur des Vickers, en Angleterre. Tout ce que nous savons c'est l'insinuation contenue dans le rapport de l'auditeur général et les observations entendues à différents endroits dans tout le pays. La vente a été faite directement au directeur des Vickers. M. Searles, en Angleterre. Tout ce que nous avons appris de source autorisée, c'est qu'en s'apercevant que toutes les dépenses avaient été payées par l'amirauté, M. Searles diminua le prix, de cette somme de $5 extra. Mais c'est une question qui relève entièrement de l'amirauté et de M. Searles; c'est une affaire à laquelle n'a rien à voir le département. Ces cartouches ou toutes les autres cartouches défectueuses ont été tenues en magasin par ordre du ministre en 1914 et il a défendu de plus de s'en servir en aucun cas avec le fusil du modèle n° II. La partie que j'ai ordonné de détruire en 1914 est celle qui avait été fabriquée avant 1909 et qui ne devait, d'après mes ordres, être utilisée sous aucun prétexte.

Le résultat net est que par la vente de 2,000,000 de cartouches défectueuses, le Canada a reçu $40,000 qui n'auraient jamais été perçus; 2,000,000 de bonnes cartouches anglaises sont devenues disponibles pour le front; une ample provision de bonnes cartouches pour le nouveau modèle VII est conservée en magasin pour en faire usage au Canada. Il est maintenant universellement admis que de bonnes et nouvelles cartouches pour le modèle VII peuvent être employées dans les fusils modèle II, tandis que le modèle VI ne doit pas être employé et a été interdit. Sous aucun prétexte les cartouches vendues n'avaient été employées dans les fusils du modèle II, celui qui a été conservé au Canada pour armer les troupes. Le restant des cartouches défectueuses ne pouvait pas être utilisé soit pour le fusil Ross modèle II, soit pour le fusil Lee-Enfield. La pratique en Angleterre est de traiter ces affaires comme le quartier-maître général a réglé cette vente de matériel condamné.

Je dois dire que lors de mon séjour en Angleterre j'ai pris des informations à ce sujet et j'ai trouvé qu'une transaction semblable n'arrive jamais jusqu'au quartier-maître général, encore moins jusqu'au ministre mais certainement n'est jamais connue du cabinet. La pratique est que l'officier commandant la région convoque son conseil qui dresse un rapport. L'officier commandant ordonne alors que les cartouches soient vendues comme condamnées et place tout l'argent reçu au crédit du gouvernement suivant la méthode officielle. Nous sommes donc restés dans toutes les conditions possibles, dans la limite de nos droits au département de la Milice en réglant cette question comme nous l'avons fait.

Je dois dire en terminant, que tant que je resterai ministre de la Milice, il ne sera demandé ou permis, si nous en avons connaissance, de porter une seule cartouche du modèle condamné n° VI, dans la gibecière d'un soldat canadien pour le service en campagne. Quand nos troupes partiront en guerre, nous voulons qu'elles soient aussi confiantes qu'il est possible à des hommes de l'être. Napoléon affirmait que dans le combat, les questions de sentiment sont trois fois plus fortes que les questions de matériel et si vous avez des soldats mal armés, mal équipés, faisant usage de mauvaises cartouches, le sentiment est réduit à rien et vous perdez les trois quarts de votre force combative. Je veux que mes soldats aillent au front avec la persuation qu'ils ont le meilleur fusil au monde, les meilleures cartouches au monde et qu'ils peuvent se conduire d'une manière qui sera l'égale de la meilleure.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, la déclaration un peu étonnante du ministre de la Milice me rappelle une citation de la Bible que j'espère pouvoir donner exactement: "Le méchant s'enfuit quand personne ne le poursuit". Je voudrais bien savoir qui a jamais demandé au ministre de la Milice d'envoyer nos soldats au front avec des cartouches défectueuses. Je voudrais savoir ce qu'une discussion relative à un pot-de-vin de $5,000 donné à J. Wesley Allison a affaire avec l'envoi de nos troupes au front avec de mauvaises cartouches.

Je tiens à répondre au ministre, d'une façon logique et franche, mais c'est assez difficile de le faire après avoir entendu les arguments dont il s'est servi. Il ne s'agit pas de savoir s'il y avait ou non de mauvaises cartouches au Canada. Si le gouvernement avait des cartouches défectueuses dans ses magasins, le pays est assez riche pour régler cela, pour les jeter à la rivière si c'est nécessaire et les remplacer par des bonnes. La question que nous discutons aujourd'hui, a été soulevée d'abord par l'auditeur général—et j'estime que malgré les menaces terribles faites par le ministre de la Milice, c'est une bonne chose pour le Canada d'avoir de temps en temps un auditeur général.

La question qu'il a soulevée est le fait que le Gouvernement fédéral avait des cartouches défectueuses, que le ministre de la Milice, par l'entremise de son conseiller et de son guide, J. Wesley Allison, les a vendues non pas aux Vickers, mais à l'intermédiaire des Vickers, à l'amirauté anglaise, avec un pot-de-vin de $5 par mille cartouches.

L'hon. sir SAM HUGHES: C'est une inexactitude faite de propos délibéré, et il le sait.

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les dossiers ne l'indiquent pas.

Des VOIX: A l'ordre.

L'hon. sir SAM HUGHES: Les dossiers sont ici et ne montrent rien de semblable et l'honorable député doit prendre connaissance de ces dossiers.

M. l'ORATEUR: Quelques honorables députés me demandent de décider si les paroles de l'honorable ministre sont parlementaires ou non.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: "Et il le sait".

M. l'ORATEUR: D'après les autorités, je dois certainement décider qu'elles sont certainement antiparlementaires et offensantes.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je m'incline devant votre décision, mais cela ne change pas la position.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. CARVELL: Je ne tiens pas à soulever d'autres questions de règlement avec le ministre de la Milice. Comme il l'a dit de mon très honorable chef, il a passé dernièrement par certaines tribulations, et je ne soulèverai certainement pas aucune autre question de règlement ou je ne ferai rien pour augmenter ses ennuis. J'ai de la sympathie pour lui dans ses difficultés. Je comprends que cet après-midi il n'agit pas librement; il n'est pas en état de penser d'une façon claire et logique et je ne profiterai donc pas de sa malheureuse situation mentale en ce moment. Mais pour lui prouver que j'ai quelque connaissance de ce que je dis, je veux le renvoyer à son propre rapport que je trouve dans le dossier et qui est ainsi conçu:

> Au sujet de la vente de ces cartouches défectueuses. Le trésor canadien a reçu $20 pour chaque mille cartouches. Il n'y a pas d'indications disponibles pour montrer ce qu'il en est advenu, autrement qu'elles ont été régulièrement commandées par les Vickers, auxquels elles ont été expédiées. L'assurance a été donnée que pas un cent n'avait été payé en commission par la compagnie à quiconque et qu'elle n'avait ralisé aucun profit. On a appris que pour rembourser les frais de transport, de manutention, de change, d'assurance, etc., une somme a été ajoutée au prix par un des employés de Vickers, mais qu'en apprenant que ces frais avaient été payés par le gouvernement impérial, elle avait été immédiatement rertanchée, mais c'est leur affaire.

Comment un homme qui avait la plénitude de ses facultés mentales pouvait-il dire que ce n'est pas allé au gouvernement anglais?

Voilà la question que je désire étudier pendant quelques instants. Si ces munitions n'étaient pas destinées au gouvernement britannique, si elles étaient destinées aux Vickers pour leurs affaires particulières, si les Vickers ont acheté ces munitions au prix qu'ils ont jugé convenable, s'il ne s'agissait que d'une transaction purement commerciale entre le Gouvernement et les Vickers, pourquoi donc alors, dès que l'affaire eût été rendue publique, après que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et moi-même eûmes posé quelques questions et que les journaux eussent soulevé l'affaire, ces messieurs,—ces honorables messieurs,—ont-ils jugé nécessaire de faire restitution des commissions qu'ils avaient soutirées soit au Gouvernement canadien, soit au gouvernement de la Grande-Bretagne? De plus, il y a la confession du ministre de la Milice, cet après-midi, qu'à son arrivée en Angleterre lorsqu'il voulut discuter l'affaire avec les Vickers, ils avaient déjà fait restitution, ils avaient remis £1 par cartouche ou quelque chose comme cela.

Et pourtant, en face de pareilles circonstances, l'honorable ministre voudrait nous faire croire que cette opération a été parfaitement honnête, que tout était parfait dans son département, qu'il ne s'est rien passé de mal entre lui-même et J. Wesley Allison.

C'est vouloir insulter à l'intelligence d'un citoyen ordinaire, en face des événements qui se sont déroulés au pays, au cours des derniers trois mois, que d'essayer de faire croire qu'il ait pu se conclure entre ce monsieur et le Gouvernement des transactions et qu'il soit possible de conclure que tout est parfait sans qu'elles aient été soumises à une enquête des plus sérieuses.

Loin de moi l'idée de vouloir rouvrir d'anciennes blessures, mais il est de mon devoir de rappeler au ministre de la Milice que les membres de l'opposition sont des êtres humains qui sont doués d'une intelligence ordinaire et qui connaissent quelque peu les sujets qu'ils entreprennent de discuter.

Avant d'aborder un autre aspect de la question—et je ne désire nullement prolonger inutilement ce débat—je me vois obligé de faire quelques observations relativement aux attaques auxquelles s'est livré l'honorable ministre à l'adresse de l'auditeur général. Il s'écoulera passablement de temps avant que la population du pays fasse des vœux afin qu'il demeure en office comme c'est le cas, à l'heure actuelle, au sujet de l'auditeur général. Il n'est nullement convenable qu'un monsieur occupant la situation peu enviable qui est celle du ministre de la Milice devant l'opinion publique, se livre à des attaques contre un gentilhomme aussi honorable et d'une réputation sans tache que John Fraser, l'auditeur général du Canada, qui occupe ces difficiles fonctions depuis déjà quelques années, un homme qui s'est constitué le gardien du trésor public et qui, je suis heureux de le proclamer, a été en maintes circonstances, l'organe par lequel quelques transactions abominables qui étaient en train de s'accomplir, ont été exposées à temps au grand jour.

Mon honorable ami aurait pu épargner au ministre des Finances (sir Thomas White), le chagrin de recevoir la correction qu'il lui a donnée, cet après-midi. Je ne sache pas que le ministre des Finances en souffre beaucoup et il est en état de se défendre. On dirait que le ministre de la Milice est d'humeur cet après-midi, à régenter tout le monde. Il semblerait même qu'il aurait aimé à se servir des mêmes procédés à l'endroit du premier ministre, mais il s'est peut-être rendu compte qu'il ferait mieux de modérer un peu ses transports. Il a également dirigé ses attaques contre notre vénéré chef. Je me contenterai tout simplement de lui répondre que, lorsqu'il aura été aussi longtemps dans la vie publique que mon honorable chef, il serait peut-être fort aise de pouvoir changer de réputation avec lui; mais il est fort peu probable qu'il n'aura point une aussi longue carrière politique que le chef du parti libéral, de sorte qu'il n'aura jamais l'occasion de faire des comparaisons à ce sujet. Mais je désire discuter pour un instant la question, en me plaçant au point de vue du Gouvernement. A mon avis, c'est l'un des incidents les plus remarquables dont j'aie jamais été témoin, au cours de ma carrière politique qui n'est pas bien longue, je le concède, que le Gouvernement ait adopté une pareille attitude relativement à une affaire de cette importance. Ce n'est pas tant au point de vue de la somme en jeu qu'au point de vue du principe qu'elle soulève, que cette affaire revêt une importance plus qu'ordinaire. Il s'agit d'une somme de peut-être $20,000 à $25,000, c'est vrai, et c'est un montant d'argent appréciable, dans les circonstances.

A cette époque particulière que nous traversons, au moment où le nom de J. Wesley Allison soulève des hauts le coeur par tout le pays, lorsque toutes les pistes les plus sales aboutissent à Allison, le Gouvernement au lieu d'essayer d'exposer toute l'affaire à la pleine lumière du jour, tente de l'envelopper d'obscurité d'empêcher le peuple de savoir la vérité. et pourtant, monsieur l'Orateur, je n'en sais rien, mais si nous devons accepter les rumeurs qui couvrent la rue, il semblerait que le ministre de la Milice soit encore le maître du cabinet.

A notre avis, monsieur l'Orateur, quel est celui qui a demandé que cette affaire fut renvoyée devant sir Charles Davidson? Croyez-vous un instant que ce soit le ministre de la Justice (M. Doherty)?

Pas du tout. Croyez-vous que ce soit le ministre des Finances. A mon sens, il n'est rien qui lui ait causé plus de chagrin dans toute sa carrière politique que cette affaire. Pour nous éclairer, tout ce que nous avons à faire, c'est de relire le câblogramme que le ministre de la Milice a expédié d'Angleterre, le 30 mars dernier.

En réponse à un long cablogramme que lui avait envoyé le premier ministre, afin de lui fournir un résumé très complet des accusations que l'honorable député de Richmond (M. Kyte) avait portées contre lui en cette Chambre deux jours auparavant, et pour l'avertir qu'il était décidé à nommer une commission royale afin de s'enquérir relativement aux entreprises des fusées et des douilles de cartouches, déclarant en même temps qu'il était nécessaire qu'il revînt de suite au pays relativement à cette

enquête, un câblogramme ou un marconigramme traversa l'Atlantique et il était conçu dans les termes qui suivent:

Affirmez à la Chambre en mon nom, s'il vous plaît, que je n'ai jamais eu de relations illicites relativement aux entreprises mentionnées ou à toutes autres entreprises. Si on laisse supposer le contraire, je demande respectueusement que l'on institue une enquête complète devant le tribunal judiciaire auquel préside sir Charles Davidson.

Vous n'avez donc qu'à lire quelques-uns des documents de cette nature qui ont été mis au jour au cours des deux ou trois derniers mois dans notre histoire politique....

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je désire faire observer de suite que, si l'honorable député veut laisser entendre que l'enquête relativement à cette affaire a été confiée à sir Charles Davidson sur les instances de l'honorable ministre de la Milice, il fait une affirmation erronée.

Quelques hon. DEPUTES: Très bien; Très bien.

M. CARVELL: Je suis heureux de fournir à quelques-uns de mes honorables amis de la droite l'occasion d'applaudir et d'être de bonne humeur. Je me rends compte que mes honorables amis ministériels, n'ont pas souvent l'occasion d'applaudir depuis quelque temps, de sorte que, je le suppose, il ne faut pas leur refuser ce petit plaisir de temps à autre. Mon très honorable ami le premier ministre pourrait peut-être me dire si le ministre de la Milice s'est opposé à la nomination de sir Charles Davidson?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous n'avons pas consulté le ministre de la Milice à cet égard. Nous avons décidé d'instituer cette enquête à une réunion du cabinet à laquelle mon honorable ami n'assistait pas.

M. CARVELL: Tant pis; le premier ministre et ses collègues viennent de baisser énormément dans notre estime. Je suis obligé de le faire observer à mon très honorable ami et à ses collègues, c'est loin d'être à leur honneur que dans une affaire de cette importance, ils soient allés choisir justement le commissaire, qui a été le choix du ministre de la Milice lui-même, en d'autres circonstances, lorsqu'il était question de s'enquérir relativement à des transactions qui sont tellement véreuses que le nom de Canada est déchu au yeux de tous les pays civilisés du monde entier.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député affirme-t-il réellement que c'est moi qui ai fait choix de sir Charles Davidson?

M. CARVELL: Je veux dire ce que je dis.

[M. Carvell.]

L'hon. sir SAM HUGHES: Si l'honorable député ne se soucie pas de répéter ses propres paroles, je n'en ai cure; d'ailleurs, je ne m'occupe guère de ses divagations.

M. CARVELL: Je ne répéterai pas les paroles que j'ai prononcées; je m'en tiens à ce que j'ai dit. Je le déclare au premier ministre, s'il espère satisfaire l'opinion publique en renvoyant des affaires de cette importance devant la commission à laquelle préside sir Charles Davidson, après les événements qui se sont déroulés depuis un an, il vit dans une fausse sécurité. Le peuple canadien n'endurera pas plus longtemps qu'on lui dérobe et qu'on essaie d'enterrer les transactions malhonnêtes et abominables auxquelles sont mêlés les amis et les thuriféraires politiques de mon très honorable ami il ne lui sert de rien d'essayer de cacher ou de pallier ces scandales. Au cours des derniers mois qui viennent de s'écouler, nous avons entendu assez de protestations de bonnes intentions de la part du premier ministre; mieux vaut jouer cartes sur table et appeler les choses par leur nom, comme l'a si bien dit l'autre jour, sir William Meredith à la commission d'enquête.

Depuis l'ouverture de la présente session en janvier dernier, de jour en jour et de semaine en semaine, nous avons guetté l'occasion propice pour faire la lumière autour d'un grand nombre de transactions auxquelles sont mêlés des amis du Gouvernement, mais nous avons été frustrés chaque fois, sauf dans un cas et encore, le Gouvernement s'est vu forcé de céder à une autorité supérieure dont il m'est interdit de prononcer le nom en cette enceinte. Le Gouvernement a commencé par nous refuser une enquête; il a invoqué les excuses les plus futiles, les unes après les autres, mais du moment qu'il s'est vu pousser d'un retranchement à l'autre . . .

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Que veut laisser entendre l'honorable député lorsqu'il affirme que le Gouvernement a été forcé d'accorder une enquête par une autorité dont il lui est interdit de mentionner le nom?

M. CARVELL: Je veux dire exactement ce que je dis.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si j'ai bien compris le sens de l'allusion que vient de faire l'honorable député, j'affirme que l'obligation qu'il a proférée est absolument dénuée même du plus léger semblant de vérité.

M. CARVELL: Je suis heureux de constater que je suis parvenu à éveiller l'inté-

rêt chez mon très honorable ami; c'était là l'objet que j'avais en vue en prenant la parole, cet après-midi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si cela peut vous faire plaisir, tant mieux.

M. CARVELL: Le Gouvernement nous a refusé une enquête sur des points qui, au sens de tout homme raisonnable, impliquent une malhonnêteté absolue; il a refusé d'entendre la portée de l'enquête, parce qu'il redoutait ce qui serait arrivé à ses amis; il a confié la charge de l'enquête à une commission instituée il y a plus d'un an, alors que le premier ministre regrettait peut-être sincèrement certaines révélations faites au comité des comptes publics, car il avait déclaré que le pénitencier attendait les misérables qui avaient vendu au gouvernement britannique des chevaux infirmes et fourbus, et ceux qui avaient réalisé des profits illicites au sujet de bandages, de chaussures, de lorgnettes et de tous autres articles qu'ils avaient réussi à vendre pour les besoins de l'armée, en temps critique. Je rappelerai au premier ministre que les coupables ne sont pas encore au pénitencier et que si le Gouvernement ne fait pas diligence, ils vont y échapper. Tant mieux pour lui s'il est satisfait de l'attitude qu'il a prise et gardée depuis un an, et s'il est également satisfait du résultat de l'enquête de son commissaire sir Charles Davidson. Je ne m'attaquerai pas à sir Charles Davidson personnellement, mais ce que j'ai à dire de lui comme commissaire, je veux le dire ici en plein Parlement. Cet homme qui a pris tout près d'une année à faire une enquête sur les seuls points que le Gouvernement lui avait désignés, cet homme qui, autant que nous puissions en juger, a achevé tout son ouvrage il y a trois mois, abstraction faite d'une seule petite transaction qu'il n'a pas encore fini d'examiner, cet homme qui n'a pas eu l'honnêteté—je crois pouvoir employer cette expression—de faire au Parlement, depuis les trois ou quatre mois qu'il siège, un rapport sur les questions si importantes qu'il était chargé de tirer au clair, n'était pas celui à qui le peuple canadien devait confier le soin de s'enquérir des transactions importantes où le ministère de la Milice est concerné. Cela, je le dis au premier ministre en pesant toute la responsabilité de mes paroles.

L'homme qui s'est enquis des malversations survenues au sujet de l'achat de chevaux à la Nouvelle-Ecosse et a chassé de la vie publique un député de cette province au Parlement, l'homme qui s'est enquis d'autres transactions scandaleuses survenues dans la province d'Ontario à ce même sujet et a chassé de la vie publique un député de la législature de cette province, l'homme qui s'est enquis des transactions scandaleuses qui ont eu lieu ici même dans la ville d'Ottawa au sujet de bandages et de produits pharmaceutiques, transactions par suite desquelles un autre député au Parlement a dû se retirer de la vie publique, m'a-t-on dit au commencement de la session; l'homme qui s'est enquis de tout cela et n'a pas encore fait rapport au Parlement, était incapable de remplir le poste qu'on lui a confié ou bien il diffère le dépôt de son rapport à l'instigation de ceux qui l'ont nommé. Que mes honorables amis en disent ce qu'ils voudront, il n'y a pas d'autre alternative. J'ai tâché de définir mon attitude aussi clairement que possible, et je sais parler clairement quand il le faut. Mes honorables amis se sont plus que jamais trompés s'ils ont cru se dissimuler et blanchir le caractère du ministre de la Milice en chargeant le commissaire Davidson de s'enquérir de ces transactions malheureuses et malpropres.

L'hon. sir SAM HUGHES: L'honorable député s'étant attaqué à mon caractère, je lui répondrai qu'on ne m'a jamais surpris à personnifier certaines gens à New-York, ni à soudoyer des gredins pour dérober des documents dans certains bureaux de New-York.

M. CARVELL: Monsieur l'Orateur, le ministre de la Milice peut se gaudir à satiété des paroles qu'il vient de prononcer, il aura probablement sa réponse d'ici à quelques jours.

M. McKENZIE: S'il n'y avait pas de documents compromettants il était impossible d'en voler.

M. CARVELL: Je lui déclare ici même, il ne réussira pas à détourner l'attention des faits et gestes de son ami Allison, ni de sa part du magot d'un demi-million de piastres, en jetant de la poudre aux yeux du peuple au sujet de ce prétendu vol de documents. Qu'il ne s'y méprenne pas, qu'il ne s'imagine pas qu'il va aider à sa cause ou protéger un homme qui a escamoté un quart de millions de piastres au peuple canadien, en se permettant de sales insinuations au sujet de ce que j'ai pu faire ou de ce qu'a pu faire un autre membre du Parlement à New-York ou ailleurs; ni lui ni son ami Allison, ni le "Free Press" d'Ottawa, champion et organe d'Allison, ne feront ou-

blier au peuple la véritable question en ayant recours à si méprisable tactique.

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

Reprise de la séance.

M. CARVELL : J'aurai terminé, dans quelques moments, les observations que j'avais à faire. Avant de revenir au sujet à l'étude, je m'arrêterai un instant à l'imputation des plus gratuites et des plus injurieuses que le ministre de la Milice s'est permise à mon adresse avant la suspension de la séance, en donnant à entendre que je m'étais procuré des documents à une source inconnue et où je n'avais pas droit de me les procurer. Il a suivi, en cela, la ligne de conduite que lui, son avocat et un journal ami ont tenue depuis trois ou quatre jours. J'assurerai à l'honorable ministre que, après l'institution de la commission Meredith-Duff, j'ai pris tous les moyens légitimes possibles d'obtenir des renseignements sur ce que lui et son ami, son conseiller et son guide le colonel Allison, avaient fait. Dans ce but, j'ai dû aller à New-York et dans d'autres localités des Etats-Unis. A peine avais-je commencé à faire mes recherches que je me suis aperçu que l'honorable ministre organisait contre moi un joli petit truc afin de détourner l'attention du public de sa propre conduite, de celle de son ami et des amis de son ami. Alors, j'ai cru devoir retenir les services de William Travers Jerome, avocat à New-York, J'ai consulté deux autres juristes si distingués que l'honorable ministre lui-même ne doutera pas de la sagesse de mes démarches quand j'aurai révélé leurs noms au public, et je n'ai consulté personne, discuté aucun plan ni fait un seul pas sans avoir tout d'abord pris l'avis de ces trois légistes.

Je dirai à l'honorable ministre que lorsque les rapports des détectifs mis à ma disposition par M. Jerome auront été rendus publics, comme ils le seront où et quand il le faudra, il ne songera plus à insinuer lâchement que j'ai cherché à me procurer des documents que je n'avais pas droit de me procurer. J'ajouterai que depuis quatre mois je ne me suis présenté qu'à deux bureaux d'avocats de la ville de New-York, c'est-à-dire chez William Travers Jerome et chez Kiddle et Margison, au 14e étage de l'édifice portant le n° 115 du Broadway. A mes amis de rechercher, s'il leur plaît, ce que sont ces deux bureaux. Je ne connais pas d'avocat de nom allemand, je n'en ai pas vu et je n'ai été en communication avec aucun. Quand l'honorable ministre voudra pousser cette cause plus loin et la soumettre au tribunal compétent, je lui fournirai avec plaisir tous les renseignements qu'il pourra désirer, et avant que la cause soit finie je lui aurai donné un peu plus de nouvelles qu'il n'eût voulu en voir éclore.

L'hon. sir SAM HUGHES: Mon honorable ami s'imagine que j'ai ourdi une conspiration contre lui; mais je suis en état de démontrer que c'est lui qui en a ourdi une avec ses amis. On m'a appris, dès mon arrivée à New-York, la nouvelle qu'il avait noué cette intrigue avec un certain particulier à qui j'ai fait allusion.

M. CARVELL: Tout ce qu'il me reste à dire à l'honorable ministre, c'est qu'il y avait plus d'un an que j'étais allé à New-York, quand j'y suis allé au moins une semaine après que le ministre fut revenu d'Angleterre. Je ne veux pas que l'honorable ministre dissimule ses traces malpropres en cherchant à me prodiguer l'injure.

L'hon. sir SAM HUGHES: Le ministre de la Milice est prêt à faire face à l'honorable député, soit dans cette Chambre ou devant tout autre tribunal de l'univers; en attendant, l'honorable député peut être certain que, une fois l'affaire tirée au clair, le ministre de la Milice n'aura absolument pas lieu de rougir d'aucun de ses actes, et que si, de son côté, l'honorable député ne rougit pas des siens, c'est qu'il a une peau de rhinocéros.

M. CARVELL: Je dirai maintenant quelques mots de la question soumise à la Chambre. Le premier ministre a cherché à établir l'honnêteté de cette transaction en disant que le Gouvernement avait obtenu plus que la valeur de ces munitions. S'il est satisfait et glorieux d'avoir vendu à l'amirauté britannique, par l'entremise du colonel John Wesley Allison, des munitions condamnées comme inutilisables, et cela pour le double de leur valeur, et si les partisans qu'il compte dans cette Chambre sont sous l'empire des mêmes sentiments, tant mieux pour eux. Mais quelle est la question? Il ne s'agit pas de savoir si les cartouches valaient $20, $10 ou $12.50 le mille. Que le premier ministre et ses amis ne cherchent pas à éluder la véritable question.

Je n'affirme pas personnellement, mais je tiens d'une source autorisée, et une enquête impartiale permettra d'établir, que dans le premier rapport qui a été soumis au conseil, il était dit que ces cartouoches avaient été condamnées et ne devaient pas être employées pour les essais; quand on cons-

tata qu'on n'obtiendrait jamais un décret autorisant la vente, à l'amirauté anglaise, de cartouches condamnées, on modifia les raisons alléguées dans le premier rapport et on demanda tout simplement l'autorisation de vendre ces cartouches, pour des essais.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne saisis pas très bien ce que veut dire l'honorable député. Prétend-il qu'un rapport a été soumis au conseil, lui demandant de vendre ces cartouches à l'amirauté anglaise?

M. CARVELL: Mes renseignements sont que la première fois que cette question est venue devant le conseil, on a donné comme motif ou prétexte, qu'il s'agissait de cartouches condamnées, vendues à l'amirauté anglaise ou au gouvernement anglais et que c'était ce qui expliquait la réduction du prix.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pour la troisième fois, j'affirme que la déclaration que vient de faire l'honorable député ne repose sur absolument rien.

M. CARVELL: L'autre question qui se pose est celle-ci: Quelle espèce d'enquête fera-t-on? Si la question est assez grave pour être l'objet d'une enquête, il faut que celle-ci soit complète et sérieuse. Si l'honorable premier ministre maintient qu'une enquête n'est pas nécessaire, il ne rend pas justice à son collègue de la Milice et de la Défense. Il le laisse, aux yeux de l'opinion publique, sous le coup d'une grave accusation. Je répète ce que j'ai déjà dit: Ou l'affaire est assez importante pour exiger une enquête, ou nous ne devons pas nous en occuper. C'est une affaire trop grave pour la traiter du point de vue mesquin des intérêts politiques.

Plusieurs DEPUTES: Oh, oh.

M. CARVELL: Un membre de la droite prétend que l'enquête est instituée. Oui, devant la commission Davidson. Je ne m'attarderai pas à discuter les agissements de cette commission. C'est la plus grande farce que nous ait donnée ce Gouvernement de farceurs, durant ces quatre années de règne. Ainsi que je le disais cet après-midi, on a mis à la tête de cette commission un homme qui, soit par incompétence, soit par manque de conscience ou pour obéir à des ordres, a travaillé pendant un an et a dépensé environ $20,000, des deniers publics, sans faire de rapport ou quoi que ce soit pour justifier la raison d'être de ce tribunal. C'est à une commission présidée par un homme de ce calibre, que l'honorable premier ministre confie la tâche de conduire cette enquête et l'avocat qu'on a chargé d'aider la commission est un employé de mon honorable ami, le ministre de la Milice et de la Défense.

L'hon. sir SAM HUGHES: Je désire que l'honorable député ne dise pas " mon ami " en parlant de moi. Il y a une expression parlementaire consacrée, pour désigner les membres de cette Chambre; c'est " l'honorable député " et non " mon honorable ami ". Je proteste contre cette dernière expression.

M. CARVELL: C'est un bien petit moyen. Il faut que le ministre de la Milice se sente serré de près pour recourir à une pareille défense. Il est libre de choisir ses amis, et l'un d'eux est J. Wesley Allison. Que l'on désigne le ministre de la Milice comme on l'entendra, le temps n'est pas éloigné où on ne pourra plus dire, en parlant de lui " l'honorable député d'Haliburton " ou d'un comté quelconque. Qu'on l'appelle comme l'on voudra, il faut que cette comédie cesse.

Plusieurs DEPUTES: Oh, Oh.

M. CARVELL: Les honorables députés de la droite ne peuvent me faire de plus grand compliment qu'en me donnant la preuve que mes coups portent. En voyant ce qui se passe en ce moment, je constate que je n'ai pas frappé dans le vide. Mon intention ce soir, est de montrer certains membres du Gouvernement sous leur vrai jour. C'est le but que je me propose. Je crois que plusieurs ministres et je suis certain que beaucoup de députés de la droite n'approuvent pas ce qui se passe. Si je parle sans ménagement, je le fais de propos délibéré, car je tiens à mettre les choses au point. Le ministre de la Milice et de la Défense est soupçonné d'avoir trempé dans une opération peu honorable et l'enquête sur cette affaire est confiée à un homme qu'il n'a peut-être pas désigné lui-même, mais qui ne lui est certainement pas antipathique, à en juger par ce qui se passe depuis quatre mois; à un homme tout à fait incompétent; à un homme qui ne veut pas et ne peut pas, dans les cironstances, donner à cette enquête le soin qu'elle demande; à une commission devant laquelle il n'y a personne pour représenter le public, personne intéressé à connaître la vérité et à aller au fond des choses; à une commission devant laquelle le seul avocat est celui de la dé-

fense et le seul jury, un homme qui déclarerait le ministre innocent, en dépit de toutes les preuves qu'on pourrait apporter.

Si l'honorable premier ministre veut confier une enquête de cette importance à un pareil tribunal, c'est son affaire et il devra en subir les conséquences. Mais qu'il sache bien que les électeurs de ce pays, libéraux comme conservateurs, ne se contenteront pas de cela. Les hommes et les femmes de ce pays qui demandent une enquête impartiale et complète se comptent par centaines de milliers et ils ne se contenteront pas de la décision d'un pareil tribunal. A plusieurs reprises durant la présente session, le premier ministre a renvoyé nos accusations devant cette commission. Cela peut faire son affaire et celle d'un certain nombre de ses partisans, mais je connais un grand nombre de conservateurs qui ne trouvent pas la chose de leur goût. Il s'imagine peut-être rendre service à son collègue de la Milice et de la Défense, mais il ne rend certainement pas service au public, ainsi qu'il s'en convaincra en temps et lieux.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire sur la question. Je l'ai exploitée aussi clairement qu'il m'a été posible. J'exprime de nouveau l'espoir qu'avant d'aller plus loin, on aura au moins la décence de faire savoir à l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) à quelle date siégera la commission. A-t-on jamais vu une pareille comédie? Une grave accusation est portée contre un membre du Gouvernement et ce dernier confie l'enquête à une commission royale qui siège à huis clos et qui n'a pas même la courtoisie de faire savoir à celui qui a demandé l'enquête, l'heure et le lieu des séances. Il y a eu une séance secrète de la commission ce matin, et mon honorable ami (M. McKenzie) n'en a rien su. Je ne m'étonne pas de voir un certain nombre de membres de la droite paraître mécontents quand cette question revient sur le tapis.

J'espère que la Chambre adoptera la motion de l'honorable député de Cap-Breton-Nord. J'espère aussi que l'honorable premier ministre se rendra compte de la position fausse dans laquelle il se met et met son parti et qu'il retirera l'enquête à cette commission impossible, pour la confier à un tribunal—je n'en connais pas de meilleur que le comité des comptes publics—devant lequel les électeurs pourront se faire représenter et devant lequel nous aurons chance de connaître la vérité sur une opération qui paraît très louche.

[M. Carvell.]

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): M. l'Orateur, quand l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) a déposé sa motion cet après-midi, il savait parfaitement que l'enquête qu'il demandait était déjà commencée. Soupçonnant qu'après l'enquête il n'aurait plus rien à dire, il a préféré faire ses remarques avant. Si nous avions des doutes sur son intention, le discours prononcé par l'honorable député qui vient de reprendre son siège les aurait dissipés. L'honorable député de Cap-Breton-Nord, et le très honorable chef de l'opposition avaient tous deux pris la parole. L'honorable premier ministre et le ministre de la Milice avaient répondu et il était évident pour tout le monde que la plainte était absolument mal fondée. C'est alors que l'honorable député de Carleton entreprit de mettre en pratique l'axiome qui dit: Si vous avez une mauvaise cause, dénigrez l'avocat de la partie adverse. Comme il n'y avait pas d'avocat de la partie adverse à dénigrer, il a dirigé ses attaques contre le magistrat distingué qui a été chargé d'instruire cette enquête.

J'éprouve de la difficulté à qualifier comme elle devrait l'être la conduite d'un député qui se lève en plein Parlement pour déverser ainsi l'injure sur un homme qui a fourni une longue honorable carrière au service de son pays. L'honorable député de Carleton dit que ce n'est pas le premier ministre ni le ministre de la Justice qui ont confié cette enquête à sir Charles Davidson. Il insinue que le commissaire a été choisi par le ministre de la Milice.

Il a déjà eu sa réponse à ce sujet, mais il me permettra de lui dire que quand il cherche à dégager ma responsabilité pour avoir suggéré en premier lieu le nom de sir Charles Davidson comme commissaire et pour avoir proposé et appuyé la proposition que cette enquête lui fût confiée, il cherche à me soulager non pas d'une responsabilité devant laquelle je me dérobe, mais à m'enlever le mérite d'une action dont je suis fier.

M. CARVELL: Vous êtes facile à contenter!

L'hon. M. DOHERTY: Monsieur l'Orateur, quand sir Charles Davidson fut nommé en premier lieu pour conduire cette enquête—fut nommé, je le réptèe, sur ma proposition au conseil, et j'ajouterai que je ne me suis nullement consulté avec le ministre de la Milice à ce sujet—personne n'éleva la voix, si ce n'est pour approuver ce choix. Dans ma propre ville, qui est aussi la ville

de sir Charles Davidson, les journaux des deux partis ont déclaré qu'il aurait été impossible de faire un meilleur choix. Même le journal, pour les dires et faits desquels l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) est responsable, annonça dans les termes les plus clairs et les moins équivoques qu'un choix avait été fait qui s'imposerait à la confiance de la totalité de la population du pays. Il est vrai qu'à cette époque, et jugeant nécessaire, je suppose, de dire quelque chose qui pût diminuer les éloges que le gouvernement méritait pour cette nomination, ce journal a laissé entendre que peut-être cet homme si hardi et si pervers qui se nomme le ministre de la Justice pourrait essayer d'une manière quelconque de faire tenir cette enquête à huis clos. Les actes de la commission sont là pour témoigner s'il y a eu ou non quelque secret en tout cela, et pour démontrer si le dessein que j'avais pu nourrir d'agir de la sorte était bien fondé. Si j'avais pu désirer un jour d'exercer une influence sur sir Charles Davidson, je crois pouvoir affirmer que cela aurait été peine complètement perdue de ma part. Sir Charles Davidson reçut carte blanche. Il reçut pour mission de s'enquérir de tout ce qui se rattachait aux dépenses du Gouvernement pour achat d'armes et de munitions, ainsi que de matériaux de toute sortes et description quelconque pour la guerre. Il reçut aussi mission de s'enquérir de toute accusation ou insinuation lancée par qui que ce fût qui aurait le courage de se présenter pour cela devant la commission. Ce sont là toutes les instructions qu'il a reçues, et malgré ce que déclare mon honorable ami, ces instructions ont été suivies à la lettre et en une manière qui lui a mérité l'approbation du public sans distinction de parti.

Mon honorable ami laisse entendre qu'on est en train d'étouffer l'enquête. Eh bien, c'est un fait bien connu que cette commission, partout où elle est allée, a tenu des séances publiques, et qu'elle a signé à tous ceux qui pouvaient avoir des accusations à porter ou des imputations à faire, ou des doutes à exprimer sur la conduite de certaines affaires, d'avoir à se présenter et à soumettre les faits à la commission.

On a aussi parlé de délais dans la présentation du rapport. Le rapport n'est pas encore prêt, et il y a déjà longtemps que cette commission a été instituée. Mais ces délais ne peuvent-ils pas s'expliquer, au moins dans une grande mesure, par le soin extrême apporté à bien conduire cette enquête et par sa très grande portée? Quand la commission a été instituée, il n'y avait encore relativement que peu de faits dont elle pouvait être saisie. Mais dans la suite, et avant qu'on eût pu disposer de ces quelques faits, d'autres accusations et insinuations furent lancées, d'autres sujets furent soumis à la considération de la commission, et il en est résulté que durant cette même période où on vient nous dire qu'on n'a rien fait, cette commission a dû se transporter d'un océan à l'autre, et a tenu des enquêtes en tous les endroits du Canada où qui que ce fût pouvait avoir quelque chose à dire, ou une imputation quelconque à porter au sujet d'aucune des innombrables transactions qui ont été conduites au ministère de la Milice depuis le commencement de la guerre. Doit-on s'étonner si, eu égard au champ immense des différentes accusations et recherches qu'il fallait couvrir, et dont le résultat était des milliers de pages de dépositions, nous n'avons pas encore eu un rapport complet? Mon honorable ami lui-même, qui vient nous dire que cette commission n'a rien fait, nous assure cependant que dans les Provinces maritimes elle a déjà chassé un homme de la vie publique, et qu'elle en a aussi chassé un autre dans la province d'Ontario. Je puis ajouter qu'elle a pu réussir, à Régina, à envoyer un homme au pénitencier, et que grâce à elle un autre homme est présentement sous surveillance en attendant que les autorités des Etats-Unis aient décidé au sujet de son extradition. On a dit que cette commission avait encore fait aucun rapport. Assurément, cependant, tous ces résultats témoignent de la rigueur et du soin extrême avec lesquels les faits ont été approfondis et examinés par la commission.

Tout cela a pris du temps, et je puis assurer à mon honorable ami que la même sincérité sera accordée à la présentation du rapport et au prononcé des conclusions qui pourront être exprimées dans ce rapport.

M. CARVELL: L'honorable ministre ignore-t-il que deux membres des Communes ont été chassés de cette Chambre et expulsés des rangs du parti conservateur par le premier ministre comme suite aux conclusions du comité des comptes publics, avant la prorogation de la Chambre?

L'hon. M. DOHERTY: Si je ne me trompe, cette erreur doit être imputable à ce que me dit mon honorable ami.

M. CARVELL: Cette commission était une commission "post mortem", et non une commission d'enquête.

L'hon. M. DOHERTY: Et maintenant mon honorable ami attribue, à une certaine pression exercée par le ministre de la Milice,

que l'affaire a été soumise à sir Charles Davidson; et il en voit la preuve dans le fait que quand un câblogramme a été reçu par le ministre de la Milice l'informant que certaines choses avaient été formulées qui entraînaient des imputations sur son compte, il avait immédiatement câblé demandant que tout cela fût soumis à la seule commission qui existait alors dans le temps.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Très bien.

L'hon. M. DOHERTY: Il est malheureux pour sir Charles Davidson que, jouissant de la confiance de tout le monde à l'exception de l'honorable représentant qui l'a attaqué, il se trouve aussi que parmi ceux qui lui accordent leur confiance l'on voit au premier rang le ministre de la Milice.

L'hon. M. PUGSLEY: Très bien.

L'hon. M. DOHERTY: C'est là l'une des insinuations qui ont été faites au sujet de l'inconvenance d'avoir nommé sir Charles Davidson. Mais mon honorable ami ne devait pas connaître exactetment sur quel témoignage—confirmant ce que nous savions tous déjà de sir Charles Davidson, témoignage donné à ce que nous supposions être la terminaison de cette enquête mais qui s'est prolongée depuis parce que d'autres sujets se sont présentés—le choix de sir Charles Davidson a été fait. Mon honorable ami a fait de grands éloges de l'auditeur général, et l'auditeur général est la personne qui, eu égard à toute cette affaire, se trouve en la situation, non pas de l'accusé, mais de l'accusateur; et si mon honorable ami désire savoir quelles sont les vues de l'accusateur au sujet de sir Charles Davidson en tant qu'homme digne de confiance et ayant la compétence, l'impartialité et la sincérité voulue pour conduire une enquête de ce genre, je vais lui citer l'opinion de l'auditeur général.

M. CARVELL: Vous en donnez maintenant l'opinion officielle.

L'hon. M. DOHERTY: Je vais lire son propre témoignage. Que signifiait la lettre que mon honorable ami nous a lue si ce n'est l'opinion officielle de l'auditeur général? Il nous a lu—et je ne veux en rien amoindrir l'importance du certificat qu'il a donné à l'auditeur général—sa lettre comme étant quelque chose en tous points digne de respect. Je vais vous donner lecture de l'attestation sous serment de l'auditeur général. Cela se passait à une séance de la commission il y a un mois ou deux, et il apparaît d'après le contexte que c'était quand on croyait que les sujets soumis à l'enquête avaient tous été examinés, bien que, je le répète, d'autres sujets se soient présentés depuis. Voici les questions et les réponses:

Nous sommes sur le point de terminer l'audition des témoignages.

M. McKENZIE: Devant quel tribunal cela se passait-il?

L'hon. M. DOHERTY: Devant la commission.

M. McKENZIE: Il serait très maladroit qu'on vînt dire quelque chose attaquant le caractère d'un homme devant son propre tribunal.

L'hon. M. DOHERTY: Je référerai au certificat donné à l'honorable représentant de Carleton comme étant la meilleure réponse à ce que je dois dire être l'insinuation très peu honorable de l'honorable représentant de Victoria-Sud. Si l'auditeur général. . .

M. McKENZIE: Ce n'est pas une insinuation, monsieur, c'est un exposé.

L'hon. M. DOHERTY: Alors, ce n'en est que plus déshonorant. Je n'aurais jamais supposé que mon honorable ami prendrait la responsabilité de déclarer que l'auditeur général de ce pays, à qui ses collègues ont rendu un tel tribut d'éloges, s'abaisserait, tout simplement parce qu'il serait en présence d'une certaine personne, jusqu'à se parjurer au sujet de questions de fait qui lui furent posées en ce qui concerne la manière de conduire l'enquête.

M. McKENZIE: Si l'honorable ministre veut bien me permettre, il n'est pas besoin de tant s'échauffer à ce sujet. Je dois faire observer au ministre que je n'entend pas que personne fasse sur moi des insinuations déshonorantes, pas même le ministre de la Justice.

Ma carrière d'avocat est presque aussi longue que la sienne; j'ai plaidé devant maints tribunaux, et jamais il ne m'a encore été donné d'entendre un avocat demander, en pleine séance du tribunal, une expression d'opinion sur la compétence du juge.

L'hon. M. DOHERTY: Puisque l'honorable député considère qu'il n'y a pas de quoi se fâcher, pourquoi s'emporte-t-il?

M. McKENZIE: Cela n'en vaut pas la peine.

L'hon. M. DOHERTY: L'éminent député, je me plais à le reconnaître, m'est supérieur par l'âge, et, si cela peut lui être

agréable, je ne contesterai pas qu'il ait acquis au barreau une expérience plus longue que la mienne.

M. McKENZIE: Ma carrière d'avocat est irréprochable, monsieur.

L'hon. M. DOHERTY: Si c'était d'humeur qu'il s'agissait...

M. McKENZIE: Ou bien de la longueur des discours...

L'hon. M. DOHERTY: Oh, alors, je dirais de ceux de l'honorable député qu'ils sont peut-être un peu moins longs que les miens. Voyons un peu, avant que mon honorable ami le condamne, ce que l'auditeur général a dit. Il a parlé de faits; or, c'est sur les faits que je me fonde pour démontrer la compétence du commissaire et déterminer la nature de l'enquête:

Sir Charles Davidson: Vous le savez, monsieur l'auditeur général, nous aurons bientôt fini d'interroger les témoins... Vous vient-il à l'esprit quelque autre chose sur quoi il conviendrait de faire porter les investigations de la commission?

M. Fraser: Je ne vois pas dans le moment que j'aie d'investigations à demander sur autre chose que ce qui a déjà été scruté.

Sir Charles Davidson: Pas plus ici qu'ailleurs?

M. Fraser: Non.

Sir Charles Davidson: Nous avons eu le plaisir de vous avoir avec nous, monsieur l'auditeur général, dans tout le cours de nos séances dans les provinces de l'Est, ainsi que dans l'Ouest.

M. Fraser: Oui, sir Charles; je suis vraiment enchanté de m'être trouvé avec vous...

Voilà l'excès de politesse que l'honorable député attribue à l'auditeur général.

...et de ce que j'ai appris.

Sir Charles Davidson: Sauf à Regina, Winnipeg et Calgary, où les devoirs de votre charge ne vous permirent point de nous accompagner, vous avez assisté à toutes les séances de la commission.

M. Fraser: En effet.

Sir Charles Davidson: Les investigations sur les affaires qui nous ont été soumises ont-elles été insuffisantes à quelque égard?

M. Fraser: Pas que je sache. J'ai lu le compte rendu des séances que vous avez tenues dans l'Ouest et auxquelles je n'ai point assisté, et tout me semble avoir été scruté à fond.

Sir Charles Davidson: Et qu'avez-vous à dire de nos travaux là où il vous a été donné d'en être témoin?

M. Fraser: Je trouve que les investigations ont été tout à fait satisfaisantes.

Sir Charles Davidson: A-t-on fait tout ce que vous avez suggéré et dont vous désiriez l'accomplissement?

M. Fraser: Vous m'avez très fréquemment demandé au cours de l'enquête si j'avais d'autres questions à faire ou quelque autre chose à suggérer; chaque fois que j'avais une question ou quelque observation à faire. Je les adressai à M. Thompson...

A ce subalterne du ministre de la Milice.

...et il en a été invariablement tenu compte sans délai et de façon entièrement satisfaisante.

Sir Charles Davidson: A la vérité, vous pourriez même dire, monsieur l'auditeur général, que dans la poursuite de cette enquête on vous a considéré comme un collaborateur?

M. Fraser: Jamais, que je sache, la commission ne s'est fait faute de me témoigner tous les égards que je pouvais désirer.

Et plus loin:

M. Fraser: Dans la mesure où j'en ai eu connaissance, votre commission a fait une enquête complète. Si j'ai la moindre compétence en la matière, je me fais un devoir de dire que cette enquête est fort satisfaisante. Que l'on eût pu faire davantage, c'est ce que je ne crois ni ne conçois. A mon avis, tout ce qui vous a été soumis a fait l'objet d'investigations complètes. Il se trouve, il est vrai, des gens qui n'ayant pas assisté aux séances de la commission, pensent que certaines choses auraient pu être faites qui ne l'ont pas été; mais il est impossible d'en juger à moins d'avoir, comme moi, assisté aux séances.

Les députés de la gauche ne feraient pas mal de méditer ces paroles.

Sir Charles Davidson: Et s'il restait encore quelque point important à élucider, la commission serait encore prête, au moindre désir que vous en manifesteriez, à poursuivre ses investigations.

M. Fraser: Je suppose, en effet, qu'il serait encore temps de scruter ce dont on ne se serait pas encore occupé.

M. CARVELL: La séance s'est-elle terminée par la prière et le chant du Gloria?

M. McKENZIE: L'auditeur général est-il avocat?

L'hon. M. DOHERTY: J'en doute fort.

M. McKENZIE: Il ne doit pas avoir la compétence voulue pour exprimer une opinion sur la tenue des séances d'un tribunal.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne puis m'expliquer quelle raison sir Charles Davidson avait de ne point permettre aux gens d'interroger contradictoirement les témoins par ministère d'avocat.

L'hon. M. DOHERTY: Quand cela?

L'hon. M. PUGSLEY: Sir Charles Davidson a formellement refusé de permettre que les intéressés fussent représentés par des avocats.

L'hon. M. DOHERTY: Où cela?

L'hon. M. PUGSLEY: A Victoria tout particulièrement. Là, un avocat s'étant présenté devant la commission et ayant demandé à interroger contradictoirement les témoins, sir Charles Davidson dit qu'il

lui était interdit d'accorder cette permission à d'autre avocat que M. Thompson.

L'hon. M. DOHERTY: Je ne saurais discuter de cas particulier sans en connaître les circonstances.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ne trouve-t-il rien de singulier à cette attitude?

L'hon. M. DOHERTY: Tout dépend des circonstances, selon moi, de supposer qu'il avait raison. La loi relative aux enquêtes autorise le commissaire à se choisir un avocat qui devra l'aider à découvrir la vérité, et, sauf le cas où quelqu'un est accusé de contravention, les dispositions de la loi—je ne m'en rapporte qu'à ma mémoire en ce moment—ne confèrent à personne le droit de se faire représenter par un avocat. D'après ce qu'on m'a rapporté de l'incident, on avait demandé—je me trompe peut-être, car je ne prétends pas tenir mes renseignements de source absolument certaine, et l'honorable député (M. Pugsley) semble être au courant des faits. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Je le suis en effet.

L'hon. M. DOHERTY. . . .—on avait demandé, dis-je, que le parti libéral fût représenté par ministère d'avocat. Le parti conservateur n'avait point, lui, d'avocat pour le représenter. . .

M. CARVELL: Il en avait deux, au contraire: le commissaire et M. Thompson.

L'hon. M. DOHERTY: Chacun prendra cette assertion pour ce qu'elle vaut. L'honorable député (M. Carvell) s'est livré aujourd'hui à une tâche ardue que sa dernière observation couronne dignement en ce qui va lui faire une réputation telle, que les personnes, contre lesquelles il lui arrivera désormais de lancer des accusations passeront, aux yeux du public, pour mériter des louanges plutôt que du blâme. Quand l'assertion téméraire qu'il vient de faire sera venue à la connaissance du public qui sait à quoi s'en tenir tant sur son compte que sur celui de sir Charles Davidson, les gens tireront eux-mêmes leurs conclusions, et celles-ci seront entièrement favorables à celui que l'honorable député cherche à vilipender.

En disant du parti conservateur qu'il avait des avocats pour le représenter l'honorable député ne se montre pas plus injuste pour sir Charles Davidson qu'envers M. John Thompson—le capitaine John Thompson subalterne du ministre de la Milice. Celui qui a examiné tous les faits soumis à la commission, l'auditeur général est là pour vous dire que tout ce qu'il a trouvé à signaler. M. John Thompson, ce prétendu avocat du parti conservateur, s'est empressé de le faire entrer dans le champ de l'enquête et de le scruter à fond.

Demande avait été faite par un avocat de comparaître devant la commission au nom du parti libéral et non de particuliers assumant une responsabilité quelconque ou ayant des obligations à faire. Accorder cette demande, c'eût été ouvrir la porte aux avocats du parti conservateur et à d'autres avocats du parti ouvrier qui tient une très grande place dans la Colombie-Anglaise et représente un élément fort considérable en notre pays. Cette commission d'enquête se serait trouvée en présence d'un grand nombre d'avocats ne représentant aucun accusateur et dont chacun, se plaçant au point de vue des divers intérêt politiques, se serait efforcé de tirer quelques avantages de procédures n'ayant d'autre objet que la découverte de la vérité, de procédures qui se poursuivaient par les soins de deux personnes d'une indiscutable compétence et, n'en déplaise au représentant de Carleton (M. Carvell), absolument désireuses de découvrir la vérité.

L'hon. M. PUGSLEY: Mes paroles ont dû, je l'espère, faire comprendre au ministre que l'avocat, M. Taylor, qui, à Victoria, sollicita la permission d'interroger contradictoirement les témoins devant la commission, ne demandait point d'honoraires au gouvernement. Est-ce cela que mon honorable ami a compris?

L'hon. M. DOHERTY: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ne pense-t-il pas que le contre-interrogatoire des témoins est toujours un facteur d'une extrême puissance lorsqu'il s'agit de rechercher la vérité?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député ne sait-il pas que la soi-disant commission des assurances, dont partie de la tâche réelle consistait à chasser sir George Foster de l'arène politique, n'a pas, autant que je me rappelle, permis à mon honorable collègue de faire interroger contradictoirement les témoins par son avocat?

Il se trouvait attaqué directement, et si jamais on publie certaines lettres révélant le but qu'avait en vue l'ancien ministère en décrétant cette enquête, il peut se faire que mon honorable ami ne trouve pas que le motif particulier dont quelques-uns s'inspiraient soit à leur honneur.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon très honorable ami approuve-t-il la ligne de conduite des commissaires qu'il a mentionnés.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'aurais pu désapprouver ce qui se fit dans le temps et approuver ce qui se fait aujourd'hui, parce qu'il s'agissait alors d'un accusé à qui on ne permettait pas de se faire représenter par un avocat à la commission devant laquelle on l'avait accusé. Notre amendement à la loi des enquêtes a pour but d'empêcher la répétition de cette injustice. La chose était possible autrefois, et l'on s'en est prévalu à l'extrême.

L'hon. M. PUGSLEY: Je conviens que si les commissaires, dans cette cause, ont agi comme le prétend mon très honorable ami, ils commettaient une flagrante irrégularité, et je n'excuserai ni ne défendrai des commissaires qui refusent de permettre à un accusé de se faire représenter par un avocat. S'ils ont agi ainsi, je tiens qu'ils ont agi très irrégulièrement. J'insiste sur la remarque que je faisais au ministre de la Justice. J'ai une longue expérience des enquêtes, et je maintiens que si un commissaire n'a qu'un avocat pour l'aider et n'en a pas pour interroger contradictoirement, il y a un très grave danger qu'on fausse les faits, qu'on recèle la vérité, et que le commissaire tire de la preuve des conclusions erronées.

L'hon. M. DOHERTY: Il n'y avait qu'un avocat et cet avocat représentait la nation.

L'hon. M. PUGSLEY: Oh, non; il ne saurait représenter les deux côtés.

L'hon. M. DOHERTY: C'est le commissaire lui-même qui a choisi l'avocat, et ce dernier n'a eu qu'une visée, découvrir la vérité. En réalité, il représentait le ministère public, et si quelqu'un a droit de se plaindre, ce sont les gens que les témoignages pouvaient inculper et qui y auraient gagné à faire interroger les témoins contradictoirement.

Mais c'est là une digression assurément, un commissaire peut donner une décision erronée relativement au point qu'on a soulevé, sans que pour cela mon honorable ami trouve que l'honorable député de Carleton a raison de vider son carquois d'injures contre lui, et c'est ce qui nous occupe dans le moment.

L'hon. M. PUGSLEY: Je pourrais relever d'autres erreurs de la part du commissaire.

L'hon. M. DOHERTY: Nous pourrions mieux discuter ces questions quand nous aurons reçu le rapport.

L'hon. M. PUGSLEY: Evitons le danger. Nommons un avocat dès maintenant.

L'hon. M. DOHERTY: Nous discuterons la question d'un avocat plus tard. Dans le moment, quand je suis à répondre à des gens qui manquent de discrétion et qui, pleins de courage et de bravoure devant un adversaire absent, se permettent des diatribes comme a lancées cet après-midi mon honorable ami de Carleton, au moins.

L'hon. M. PUGSLEY: Le commissaire a trouvé un éloquent défenseur dans le ministre.

L'hon. M. DOHERTY:...au moins l'honorable député devrait-il, quand quelqu'un ose se lever pour prendre la défense de l'accusé—en autant qu'il en a besoin—écouter sans interrompre.

L'hon. M. PUGSLEY: Puis-je...

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre!

M. l'ORATEUR: Si le ministre de la Justice ne s'oppose pas aux interruptions, l'honorable député peut poser sa question.

L'hon. M. PUGSLEY: Je tiens à toujours me montrer courtois. J'ai cru que le ministre m'avait permis de l'interrompre.

L'hon. M. DOHERTY: Je n'ai vraiment pas d'objection.

L'hon. M. PUGSLEY: Il me semblait que le ministre n'en avait pas.

L'hon. M. DOHERTY: Je veux simplement ajouter que quiconque se trouvait accusé devant le commissaire avait le droit de se faire représenter par un avocat, et M. John Thompson avait les mêmes fonctions que le représentant du ministère public devant un tribunal. Il était de son devoir d'empêcher qu'on cachât des faits révélateurs d'opérations frauduleuses. Or, on ne se contente pas d'accuser sir Charles Davidson, ou prétend aussi que M. John Thompson n'était pas digne de confiance.

L'hon. M. PUGSLEY: Puis-je compter sur l'obligeance du ministre pour faire remarquer que quelle que soit l'habileté d'un avocat et quelle que soit son honnêteté, on ne peut avoir foi dans la justice de ses décisions à moins d'avoir un avocat pour interroger contradictoirement. C'est ce que je tenais à dire. Je ne m'en prenais pas à M. Thompson.

L'hon. M. DOHERTY: Je veux bien qu'on m'interrompe si mon honorable ami

a du nouveau à nous présenter, mais nous avons à plus d'une reprise entendu ce qu'il vient de nous dire.

L'hon. M. PUGSLEY: Au dire du ministre, je me serais permis de critiquer M. Thompson.

L'hon. M. DOHERTY: L'objection de l'honorable député est analogue à celle qu'on ferait si dans une poursuite, le ministère public seul était représenté sans que l'inculpé le fût. C'est la nation qui réclame la lumière; elle s'est fait représenter par M. Thompson. Son devoir à lui était de s'assurer par tous les moyens possibles si quelqu'un s'était rendu coupable d'irrégularités. Ses interrogatoires visaient à ce but. Peut-être aurait-on pu dans un interrogatoire contradictoire innocenter les accusés, mais la nation avait devant la commission son avocat pour s'enquérir de la culpabilité des accusés. De plus, le fidèle et vigilant chien de garde, comme l'honorable député de Carleton le décrivait cet après-midi, a certifié que M. Thompson s'était acquitté de son devoir consciencieusement. L'auditeur général était là lui aussi pour représenter la nation. Il n'est pas avocat, mais il assistait à l'enquête pour aider à M. Thompson au nom du peuple canadien. Or, ce fonctionnaire rapporte que M. Thompson a pris toutes les mesures nécessaires. Mais ma principale surprise vint de ce que le chef de l'opposition lui-même en termes plus courtois que l'honorable député de Carleton, affirma que la nation avait perdu confiance en l'habileté professionnelle de M. Thompson, parce que ce dernier était un officier de la milice. Le très honorable chef de l'opposition a demandé au premier ministre s'il était convenable de faire tenir une enquête par un commissaire aidé d'un officier de la milice. Et mon honorable ami de Carleton, résumant l'objection, qualifia M. Thompson de subalterne du ministre de la Milice. La dernière fois qu'il fut question de M. Thompson à la Chambre à propos de l'enquête, l'honorable député de Pictou nous assura de l'entière confiance qu'il avait en M. John Thompson. Que s'est-il passé depuis?

M. John Thompson, pendant des mois et des mois, a consacré tout gratuitement son temps au service de la nation, afin d'aider à découvrir toutes les fraudes qu'on avait pu commettre. Il a poussé plus loin le patriotisme en s'enrôlant, et il est aujourd'hui au moment de partir pour le théâtre de la guerre. Le très honorable chef de l'opposition prétend que cette action de la part de M. Thompson doit nous enlever confiance dans son habileté professionnelle à conduire cette enquête, et on le représente comme un officier de la milice et l'honorable député de Carleton le qualifie de subalterne du ministre. Allons-nous permettre que l'on se raille de nos fils et de nos frères qui sont allés risquer, au besoin sacrifier leur vie pour la défense du drapeau, de l'empire et de la civilisation, en les traitant de subalternes du ministre de la Milice? Comment la nation peut-elle agréer l'insinuation du très honorable député qu'un homme qui revêt l'uniforme d'officier et s'en va, comme je viens de le dire, prendre place dans les rangs de nos défenseurs et combattre pour les libertés de l'empire, abandonne honneur, conscience, et scrupules et devient incompétent à représenter l'Etat dans des enquêtes sur les opérations du département de la Milice, parce qu'il est, ma foi, le subalterne du ministre de la Milice? En vérité, il faut que les oppositionnistes soient à bout de prétextes pour faire des insinuations contre l'honneur, l'honnêteté, le dévouement et l'habileté dans l'exercice intrépide et impartial de son devoir d'un homme qui, pour jeune qu'il soit aux yeux du très honorable député—et on semble lui reprocher sa jeunesse—s'est fait dans sa profession une réputation enviable d'homme intègre et capable; d'homme ayant hérité d'un nom qu'on honorait du vivant de son père, et que la nation continuera d'honorer aussi longtemps qu'elle conservera la mémoire des hommes qui ont droit à sa plus profonde gratitude.

L'honorable député de Cap-Breton-Nord peut maintenant me demander: Pourquoi vous fâchez-vous? Je n'aurais pas de cœur si je ne m'indignais devant une imputation aussi inqualifiable de la part du très honorable chef de la gauche, si ce n'est de l'honorable député de Carleton (N.-B.).

J'ai entendu beaucoup parler des motifs qui ont engagé le Gouvernement à soumettre la question à la commission.

On a dirigé des imputations contre l'avocat qui représente les intérêts du pays devant les commissaires enquêteurs. Quelqu'un a aussi prétendu qu'on voulait continuer à huis clos. J'ai dit que du commencement à la fin de cette enquête, le public a pu suivre les travaux de cette commission. Celle-ci a siégé, dans cet édifice, la semaine dernière encore, et elle a repris ses séances ce matin.

La nouvelle qu'elle allait reprendre ses séances et l'annonce du sujet qu'elle se proposait d'étudier ont été communiqués, m'informe-t-on, aux journaux comme la chose se fait d'ordinaire. J'avais compris

—je ne dis pas que la chose s'est réalisée—parce que, évidemment, les deux commissaires qui siégeaient où n'ont pas reçu d'ordre en ce sens—qu'après avoir demandé au département de la Milice d'envoyer tous les documents qu'il avait en sa possession et qui se rapportaient à cette affaire, qu'après avoir conseillé qu'on se mît en communication avec le département de l'Auditeur général. J'ai dit que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) avait posé, il y a une couple de jours, un certain nombre de questions, et que je comprenais que l'honorable député du Cap-Breton-Sud avait eu l'idée de présenter une motion qu'on ne se proposait pas alors de mener jusqu'au bout. J'ai conseillé de se mettre en communication avec eux.

M. McKENZIE: Il se pourrait que l'honorable député de Cap-Breton-Sud (M. Carroll) ne se souciait pas d'être mêlé à cette affaire, vu qu'il est absent. La division électorale que je représente est celle de Cap-Breton-Nord et Victoria.

L'hon. M. DOHERTY: Eh, bien, je suppose qu'il est plus facile de garder son sang froid, dans la division du Cep-Breton-Sud, que dans Cap-Breton-Nord. On m'informe qu'on a tenté des efforts pour atteindre l'honorable député de Pictou et cela, en pure perte, et qu'en ce qui regarde le cas de l'honorable député de Cap-Breton-Nord, on n'a apparemment pas compris ce que j'ai dit, ce qui fut cause que la séance de la commission s'est ouverte, ce matin, avant qu'on n'eût pu communiquer avec ces honorables députés. Toutefois, on s'est mis en rapport, avec l'auditeur général, et nous devons nous rappeler que d'après ce dossier et d'après toute la portée de ce document, c'est la lettre de l'auditeur général qui est la base et la source de toutes les énumérations auxquelles peuvent prêter les documents qui sont déposés. J'ai déjà dit qu'on avait communiqué avec l'auditeur général qui s'est occupé de recueillir les renseignements. On m'informe que la séance de ce matin devait, dans l'intention des commissaires, n'être que l'ouverture préliminaire de l'enquête. Si je comprends bien, elle s'est tenue à l'endroit ordinaire. Les reporters qui avaient été informés du fait, hier ou avant-hier, étaient présents. La commission a levé sa séance. Elle doit siéger, mardi, à dix heures du matin, dans la même salle. Les témoins qu'on a entendus, ce matin, seront tous présents, de sorte qu'on pourra les interroger.

L'hon. M. PUGSLEY: Tolèrera-t-on les avocats?

L'hon. M. DOHERTY: J'en arrive à cela. Vu que les membres de la gauche se montrent aussi chatouilleux sur la situation des avocats, je ne suis pas prêt à m'opposer à ce que l'on donne des avocats aux personnes qui sont mises en cause. Je reconnais volontiers que cette question repose sur une base différente de celles qui ont été établies lors d'une enquête, dans le passé, et qu'elle l'emporte sur toutes les autres, principalement en présence des insinuations qu'on a jugé à propos de faire à l'adresse de l'avocat de la commission—soit qu'il continue ou qu'il abandonne l'exercice de cette fonction, attitude qu'il lui appartient de décider lui-même, après ce que nous avons vu, cet après midi—si quelque honorable député est prêt à assumer la responsabilité d'aucune des insinuations qui peuvent être contenues dans ces documents et s'il désire être représenté par un avocat, je suis moi-même prêt à représenter au commissaire—je ne puis assayer d'exercer une pression sur son attitude dans l'affaire—qu'en tant que le gouvernement soit concerné et que je le suis moi-même—et je suis convaincu que j'exprime le sentiment du ministre de la Milice aussi bien que celui de chacun des autres membres du Gouvernement—il n'existe pas la moindre objection au monde à ce que des avocats comparaissent devant la commission d'enquête sur cette affaire particulière.

En face de toutes les insinuations que des honorables députés sont si souvent prêts à faire, je me demande quelquefois si nous ne trouvons pas vérifiée, dans cette Chambre, chez un côté de celle-ci peut-être plus que partout ailleurs, l'exactitude du proverbe qui dit qu'on est toujours prêt à juger les autres d'après soi-même. Toutefois, tenant compte des insinuations qu'on a faites et dans le but de faire parfaitement comprendre que, nonobstant les insinuations qu'on a faites, le Gouvernement n'entretient nul autre désir que celui de soumettre à une enquête complète tout ce qui peut être interprété comme une accusation contre le Gouvernement ou contre quelqu'un de ses membres.

Il m'est permis de parler ainsi, en ce qui concerne cette question particulière et, dans les conditions que j'ai mentionnées, si quelque honorable députe veut assumer la responsabilité de ces accusations, il n'y aura pas d'objection à ce qu'il ait un avocat qui l'aide de ses conseils dans les procédures qui se développent devant la commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne désire pas interrompre l'honorable ministre, mais, s'il me le permet, je lui poserai une question. Cette commission de sir Charles Davidson est nommée d'après la même loi en vertu de laquelle a été choisie la commission Meredith-Duff. Au sujet de celle-ci, le Gouvernement a consenti à ce que le chef de l'opposition nommât un avocat et un avocat fut nommé. Il s'agit maintenant d'accusations très sérieuses portées par l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie). Le Gouvernement adoptera-t-il la même ligne de conduite dans cette enquête devant sir Charles Davidson qu'au sujet de celle de la commission Meredith-Duff—aviser à la nomination de l'avocat lui donner les mêmes pouvoirs qu'à l'avocat de l'autre commission? Ce serait alors un commencement de justice.

L'hon. M. DOHERTY: Ce que j'ai dit va peut-être plus loin que ce que nous disions que nous ferions au sujet de la commission Duff-Meredith. Ce qu'on a dit au sujet de cette dernière fut que le Gouvernement nommerait un avocat pour aider les commissaires et que le très honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) aurait la faculté de choisir, lui aussi, un avocat. Nous avons actuellement des avocats pour aider la commission. Je vais plus loin; je dis que si les honorables membres de la gauche assument la responsabilité de cette accusation et demandent un avocat pour commencer des procédures en vue d'atteindre les fins qui peuvent se présenter à leur esprit, nous consentirons à ce qu'il ait un avocat pour le représenter devant cette commission.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre ne se montre pas parfaitement juste. Voici tout ce que je lui demande. L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a porté certaines accusations au sujet de l'achat de fusées et, à ce propos, le Gouvernement a nommé conformément à la loi des enquêtes, une commission chargée de faire une enquête. Maintenant, l'honorable représentant de Cap-Breton-Nord (M. Mackenzie) a porté certaines accusations au sujet de la vente de certaines munitions. Tout ce que je demande, c'est que le Gouvernement nomme un avocat ayant exactement les pouvoirs—ni plus ni moins étendus—que ceux de M. Johnston, dans la commission Meredith-Duff. C'est là tout ce que nous demandons. Le ministre fera-t-il cela?

L'hon. M. DOHERTY: J'ai employé les mots de la langue anglaise tels que je les comprends, qui laissent entendre que nous consentons à ce qu'on nomme des avocats. J'ignore si j'ai autre chose à ajouter. Je ne m'en tiens pas à ce qu'on me demande de définir.

M. CARVELL: Que le ministre enlève la condition qu'il inclue.

L'hon. M. DOHERTY: Dois-je comprendre que ce que l'on demande c'est que, lorsque nous accordons un avocat pour représenter la population du Canada, en général, les honorables membres de la gauche disent: Cela n'est pas bien; nous voulons un avocat qui représente quelqu'un qui n'est pas le peuple du Canada? Assurément ce quelqu'un doit être le quelqu'un qui prend la responsabilité des accusations.

L'hon. M. PUGSLEY: C'est l'honorable député de Cap-Breton-Nord qui porte les accusations.

L'hon. M. DOHERTY: J'ai dit qu'il peut y avoir devant la commission un avocat chargé d'établir l'exactitude de ces accusations, autant qu'il pourra le faire. Je ne comprends pas comment je puis ajouter encore à mes paroles énoncées.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je termine. Je ne me suis pas levé pour débattre la question principale de la prétendue accusation que l'honorable député de Cap-Breton-nord a portée, et je n'ai pas attaqué le sujet principal. L'affaire est maintenant soumise à un tribunal d'enquête compétent, et je suis absolument heureux de le laisser où il est. J'accepterai avec plaisir la décision qu'on prendra. J'ai pris la parole simplement parce que j'ai senti qu'il m'incombait de ne pas laisser sans réponse une diffamation aussi complètement inconsidérée. . . .

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je crois que ce langage ne peut être toléré d'après le règlement. Le ministre s'oublie dans son emportement.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable ministre fait allusion aux paroles dont s'est servi l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) ou l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell), je crois qu'il n'observe pas le règlement, mais je comprends qu'il n'en est pas ainsi.

L'hon. M. DOHERTY . . . je crois que, d'après votre décision, monsieur l'Orateur, je devrais admettre que j'y faisais allusion, et je retirerai l'expression. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a dit que je m'oubliais. Puis-je dire que je ne m'oubliais pas; que j'avais à l'esprit le langage de l'honorable député de Carleton. Quelque jugement que l'on puisse porter

sur ce langage, j'ai cru que je manquerais à mon devoir si je ne me levais pour faire je ne sais pas si je ne dois appeler cela une défense, parce que je suis certain que la réputation des deux personnes qui ont été attaquées est si bien établie qu'il n'y a aucune nécessité de les défendre contre les attaques—j'espère que ces paroles sont parlementaires—portées contre eux par l'honorable député de Carleton. On a fait cet après-midi des comparaisons entre les réputations. Me sera-t-il permis de dire à l'honorable député de Carleton—et en disant ceci je n'attaque en aucune façon sa grande réputation actuelle—que si jamais il parvient à atteindre la réputation que sir Charles Davidson a atteint, après une longue carrière publique, et dans des emplois où ses aptitudes pour la position qu'il occupe aujourd'hui ont été soumises aux plus grandes épreuves, alors l'honorable député pourra se flatter que sa vie a été la plus honorable, la plus distinguée des hommes que le Canada a produits.

M. MACDONALD: La question qui est discutée en ce moment devant la Chambre peut-être considérée comme la conséquence de ce qui a été commencé le 9 mars. Le ministre de la Justice accuse mon honorable ami de Cap-Breton-Nord d'avoir trouvé le moyen, en saisissant la Chambre de cette question, de dire quelque chose; parce qu'il a découvert que le Gouvernement a renvoyé cette question devant sir Charles Davidson. L'honorable ministre n'aurait pas dû faire cette remarque, elle n'avait pas sa raison d'être. Vaut autant que les faits soient clairement établis. L'honorable député de Cap-Breton (M. McKenzie) a informé le premier ministre, lundi dernier, qu'il se proposait de faire une motion basée sur les documents qui avaient été déposés. Ce fut après que mon honorable ami de Cap-Breton-Nord eut fait savoir qu'il proposerait une motion que le premier ministre a agi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami, son assertion n'a aucun fondement.

M. MACDONALD: Comment cela?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je l'ai déjà expliqué, mais l'honorable député doit avoir oublié que, jeudi ou vendredi dernier j'ai parlé au ministre de la Justice et lui ai dit que sir Charles Davidson devrait recevoir des instructions de faire cette enquête. Le ministre de la Justice a vu sir Charles Davidson samedi, je crois. Lundi il nous a fait rapport que sir Charles Davidson croyait qu'il faudrait un second décret du conseil et le ministre de la Justice en a soumis un au conseil, lundi.

M. MACDONALD: Alors mon très honorable ami aurait découvert, jeudi dernier, que cette question devrait faire l'objet d'une enquête. L'honorable premier ministre a beaucoup tardé à donner ce renseignement à la Chambre.

Il lui a fallu deux mois pour donner à la Chambre un renseignement qu'il aurait pu lui donner en moins de deux semaines après que son attention a été appelée la première fois sur la question.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne crois pas que le temps soit aussi long que cela.

M. MACDONALD: Je vais raconter comment cette question est venue devant le Parlement. Jeudi dernier, le premier ministre a songé qu'il faudrait faire une enquête dans cette affaire, et il a communiqué son idée au ministre de la Justice. Il savait, ou il devait savoir, lorsque l'idée lui est venue pour la première fois, que le décret en vertu duquel sir Charles Davidson était nommé commissaire ne lui donnait aucun pouvoir de s'occuper de cette affaire. Mon très honorable ami savait cela jeudi dernier.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce que dit mon honorable ami n'est pas exact. Je ne savais pas du tout qu'un nouveau décret serait nécessaire. Ce n'est que lundi que le ministre de la Justice m'en a fait l'observation.

M. MACDONALD: Alors mon très honorable ami ne connaissait pas l'étendue des pouvoirs qu'il avait conférés antérieurement à sir Charles Davidson.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'avais pas le décret sous les yeux, et j'oubliais qu'il se rapportait aux achats et n'incluait pas les ventes.

M. MACDONALD: Comment se fait-il que mon honorable ami ne se rappelle pas que suivant la déclaration qu'il a faite à la Chambre, et en vertu du décret créant la commission Meredith-Duff, il aurait pu lui soumettre cette affaire sans un décret spécial. Le chef du Gouvernement a plus d'une fois dans cette enceinte déclaré que le décret créant la commission Meredith-Duff renfermait des pouvoirs suffisamment étendus pour lui permettre de soumettre à cette commission toutes les questions présentées

en Parlement qui pourraient requérir enquete.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Même dans ce cas-là il aurait fallu rendre un décret. L'honorable membre devrait savoir cela.

M. MACDONALD: Il y a quelques semaines le premier ministre constituait une commission que, pour les fins de la discussion, nous appelons la commission Meredith-Duff. Il a déclaré et répété à la Chambre que la commission aurait le pouvoir de s'occuper non seulement des accusations dans lesquelles J. W. Allison était mêlé, mais toutes autres accusations d'une nature semblable qui pourraient survenir. Quelques jours après avoir fait le dépôt des documents sur le bureau de la Chambre, il y a une semaine lundi, mais qu'il aurait pu déposer longtemps auparavant, il a décidé que les documents qu'il avait lui-même présentés indiquaient un état de choses qui demandait une enquête. Au lieu de soumettre la question à la commission qu'il avait constituée, d'après ce qu'il a donné à entendre aux pays, aux fins de faire une enquête sur les questions se rapportant à J. W. Allison, mon très honorable ami, chose incompréhensible, a décidé d'utiliser les services de sir Chs. Davidson.

Lundi dernier, l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) s'est adressé au premier ministre et lui a fait savoir qu'il avait l'intention de proposer une résolution basée sur les faits divulgués dans les documents déposés sur le bureau de la Chambre, et alors et pas avant, le premier ministre a fait savoir au député de Cap-Breton-Nord qu'il avait l'intention de soumettre la question au juge Davidson. Qu'a fait mon très honorable ami ensuite? Le mardi il a fait adopter un décret au conseil. Il n'en a pas averti le Parlement; il n'a pas déposé ce décret sur le bureau de la Chambre. Personne, à l'exception du premier ministre et de ses collègues n'en connaissait l'existence. S'était son devoir d'en informer la Chambre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je demande pardon à mon honorable ami. J'ai déjà déclaré que lorsque l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) m'a parlé je lui ai appris que la question avait été soumise à la commission Davidson.

M. MACDONALD: En réalité, elle ne lui avait pas été soumise à cette date là.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le décret avait été signé et envoyé au Gouverneur général pour recevoir son approbation au moment où j'ai fait cette déclaration à l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie).

M. MACDONALD: Nous trouvons dans ces documents le mémoire d'un autre décret du conseil qui apparemment a été préparé mais n'a jamais été approuvé ou adopté. Il est très curieux alors que ce dernier décret du conseil fût dans cette position. Mais l'honorable premier ministre ne nous a pas donné la raison pour laquelle il n'avait pas déposé sur le bureau de la Chambre le décret qui a été adopté mardi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai fait savoir à l'honorable député de Cap-Breton-Nord que l'affaire avait été soumise à la commission Davidson. Si l'on avait demandé le décret du conseil je l'aurais immédiatement déposé sur le bureau de la Chambre.

M. McKENZIE: Le premier ministre ne dira pas, j'espère, qu'il m'a parlé d'un décret?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai dit à mon honorable ami que la question avait été soumise à la commission Davidson.

M. McKENZIE: Il n'a fait aucune mention d'un décret du conseil.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La question ne pouvait être soumise à la commission que par un décret du conseil.

M. MACDONALD: Mon très honorable ami admet qu'il n'a pas dit à l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) qu'un décret avait été adopté. Il a simplement dit "question soumise"; il n'a pas parlé de décret. Comment pouvions-nous demander le décret quand nous savions qu'il n'avait jamais été adopté? Il est étrange que bien que l'honorable premier ministre ait mentionné au député de Cap-Breton-Nord le fait que la question avait été soumise, l'honorable député de Cap-Breton-Nord n'en a pas reçu avis, et qu'il n'a jamais su qu'un décret de ce genre avait été rendu.

Le mémoire adressé au Conseil, semblable à celui du 5 mai du ministère de la Milice, qui n'a été suivi d'aucune décision, peut bien n'avoir jamais eu de suite. Mon très honorable ami ne saurait s'excuser en disant que, si on avait demandé cet arrêté, il l'aurait apporté à la Chambre. Il aurait dû le faire, puisque personne autre que lui et quelques-uns de ses collègues ne connaissaient l'existence de ce document. Mon très honorable ami devrait, je crois, nous dire,

sans plus tarder, en quoi consiste ce que l'on a soumis au juge Davidson. J'attends une réponse.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Une copie de l'arrêté est ici; elle sera déposée sur le bureau de la Chambre ce soir. Je viens justement de la remettre au ministre de la Justice et je vais la faire passer à mon honorable ami.

M. MACDONALD: Autant vaut, je pense, lire ce document tout de suite. Il est en date du 9 mai et il dit:

Il a été mis devant le comité du Conseil privé un rapport du 8 mai 1916 du ministre de la Justice exposant que l'on juge opportun d'étendre les pouvoirs de l'honorable sir Charles Davidson, chargé le 2 juin 1915, d'une enquête sur l'achat d'armes et munitions, etc., et des dépenses et paiements qui y sont relatifs, de manière à lui permettre de s'enquérir des faits et circonstances de l'aliénation, par vente ou autrement, qu'aurait faite de munitions pour armes portatives, le Gouvernement de Votre Altesse Royale, aliénation mentionnée dans les rapports présentés à la Chambre des communes les 1er et 2 mai 1916.

Le ministre propose en conséquence à Votre Altesse Royale de faire faire une enquête sur les opérations susdites, conformément à la 1ère partie de la loi des enquêtes (chapitre 104 des Statuts revisés du Canada de 1906) et d'émettre des instructions supplémentaires conférant à la commission tous les pouvoirs et lui imposant toutes les obligations voulues dans l'enquête dont le commissaire a été chargé le 2 juin 1915.

Le comité appuie cette proposition et il vous prie d'y donner suite.

Le ministre de la Justice a eu la témérité de faire à mon honorable ami de Cap-Breton-Nord des reproches d'avoir présenté sa résolution de cet après-midi, et cela, parce que le gouvernement avait soumis la chose à une commission. Personne cependant n'a jamais vu ce décret jusqu'ici, sauf lui-même et le premier ministre. Le ministre de la Justice a eu cette audace de reprocher à mon honorable ami d'avoir soulevé cette question pour la discuter par avance. Cette insinuation est indigne de mon honorable ami, et il ne l'aurait pas faite s'il n'avait pas été en colère et en veine de faire des discours en l'air comme jamais il n'en avait encore fait dans cette Chambre.

Le ministre voudrait que la Chambre et le pays s'indignassent de ce que mon très honorable chef a dit du capitaine Thompson qu'il se mettrait dans une position anormale en continuant d'agir à cette enquête, lui qui porte l'uniforme du roi, occupé qu'il doit être et comme il l'est sans doute, à se préparer à partir pour la ligne de feu, lui qui pour l'heure est le subordonné du ministre de la Milice et, comme le sait celui-ci, sous sa main et à ses ordres.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Ecoutez! Ecoutez!

M. MACDONALD: Comme ami du capitaine John Thompson, comme étant du barreau, je lui dirai que, tant au point de vue militaire qu'au point de vue du droit, eu égard à ce que commande l'étiquette professionnelle dans l'une et l'autre de ces carrières, il sait fort bien qu'il se mettrait en mauvaise posture devant le peuple de ce pays s'il entreprenait de rechercher la conduite d'un homme qui dans le moment est son supérieur. L'observation de mon très honorable ami était dans les circonstances parfaitement juste. Le ministre, lui, ne parlait que pour les tribunes et il le sait bien. Non seulement cela est indigne de lui, mais j'ose dire que jamais auparavant je ne l'ai vu s'abaisser à de pareilles tactiques dans la discussion d'une affaire intéressant le public. Il se plaint de cette résolution; mais, monsieur l'Orateur, quels sont les faits? L'histoire en est longue. Le 9 mars, il y a plus de deux mois, cette question était faite devant la Chambre de ma part :

M. Macdonald demande:

1. Le ministère de la Milice a-t-il disposé de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914? Dans l'affirmative, en faveur de qui?

2. Quel prix en a-t-il reçu?

L'hon. M. Kemp (ministre intérimaire de la Milice): Il a été fourni aux troupes canadiennes toutes les munitions qui pouvaient encore servir. A cause de l'intérêt national, il ne serait pas opportun de donner des détails pendant la crise qui sévit actuellement.

En voyant cette réponse dans le compte rendu des Débats, j'ai tout de suite compris, comme ont dû le comprendre tous ceux qui l'ont lue, qu'il y avait quelque chose de très singulier dans cette vente de munitions pour armes portatives. Je ne possédais aucun renseignement bien précis sur cette affaire et je n'avais aucun moyen de savoir si rien d'incorrect n'entachait cette opération; mais la propre réponse du ministre de la Milice indiquait suffisamment qu'il nous cachait quelque chose de suspect. Je me suis mis en devoir de faire d'autres questions et, dans une ignorance complète des démarches entreprises dans le même sens par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), sans m'être le moins du monde entendu avec lui, j'ai posé une question générale relative à toute l'affaire, pendant que, de son côté, mon honorable ami faisait, le 13 mars, une question semblable. Ces questions sont restées plusieurs jours sans réponse. La mienne a été posée le 23 et voici ce qui est arrivé:

M. Macdonald demande:

1. Depuis le 4 août 1914, quelqu'un a-t-il acheté du ministère de la Milice des munitions d'armes portatives?

2. Dans l'affirmative, en quelle quantité, et à quel prix?

3. Quel est le nom de l'acheteur?

L'hon. M. Kemp (ministre intérimaire de la Milice et de la Défense): Réservée.

M. Macdonald: Combien de temps le ministre s'attend-il que cette question sera réservée? Elle l'a déjà été depuis deux semaines.

L'hon. M. Kemp: Nous donnerons ces renseignements dès que nous le pourrons. Nous faisons tout ce qui est possible pour cela.

On croirait qu'il a fallu faire de bien longues recherches pour répondre à cette question, lorsque tous les papiers relatifs aux opérations dont il s'agit se trouvaient cependant au ministère de la Milice, que les opérations étaient closes depuis le 1er janvier 1916 et que chacun des membres du Gouvernement savait qu'un mémoire avait été présenté au Conseil sans que jamais il y eût été donné suite. Le ministre interimaire de la Milice n'en a pas moins voulu faire croire à la Chambre qu'il s'était donné bien du mal à se procurer ce renseignement pour la Chambre. Finalement une réponse a été faite le 27 mars à la question de mon honorable ami de Carleton. On y disait que ces munitions, que l'on nous représente aujourd'hui comme ne valant rien du tout, avaient été vendues à diverses associations de tir, canadiennes, qui désiraient s'en servir dans leurs exercices.

A la fin de la réponse il y avait ceci:

A la compagnie Vickers, Limitée, un certain nombre de cartouches de modèle VI, 1906-1907 et 1912 à $20 le mille cartouches destinées à faire subir des épreuves à des mitrailleuses.

La vente des cartouches à la maison Vickers-Maxim pour servir à des essais de mitrailleuses jointe au caractère suspect des rapports présentés jusque-là firent tout de suite naître l'idée qu'il y avait lieu de prendre de nouveaux renseignements. Aussi, le 29 mars, j'ai fait motion pour un ordre de la Chambre; mais je me suis buté à cette observation de mon très honorable ami (sir Robert Borden) qu'il serait contraire à l'intérêt public de révéler la quantité de munitions vendues. Mon très honorable ami m'a déclaré que, pour faire agréer ma motion, il me faudrait la modifier. C'est ce que j'ai dû faire en retranchant la question de quantité, puisqu'il y avait péril pour la nation à laisser savoir combien de cartouches l'on avait vendues. Tout ce qu'il en avait été vendu cependant, à part la vente faite à la maison Vickers-Maxim, c'était à des personnes de ce pays pour des exercices de tir, à des clubs, à des associations, de sorte que l'idée d'un mal à causer à quelqu'un ou d'un danger pour l'intérêt public d'une révélation des quantités vendues était parfaitement illusoire; rien absolument ne la justifiait. Qu'arriva-t-il ensuite? Le 5 avril, une réponse était faite à ma question. Peu différente de celle de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), on l'avait enlevée du feuilleton en mon absence de la Chambre, sous prétexte que la réponse faite à l'honorable député de Carleton répondait suffisamment à ma question. J'ai dû signaler à la Chambre que j'avais sollicité certains renseignements et que ma question différait de celle de l'honorable député de Carleton. La réponse n'est venue que le 5 avril. Ce jour-là, dans une discussion avec mon honorable ami à ce sujet, il a dit:

Je n'ai aucune objection à ce que cette motion soit adoptée, à la condition toutefois, que le Gouvernement étudie quelque peu la nécessité d'indiquer les quantités. Je m'efforcerai de hâter la préparation de ces données.

Du 5 avril au 1er mai, rien ne s'est fait en vue du dépôt du rapport en question, mais le 1er mai, deux mois après notre première tentative d'obtenir les renseignements les plus ordinaires sur cette opération, le rapport a été formellement déposé. Ces faits indiquent un état de choses propre à faire naître des soupçons dans l'esprit du public.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: A quelle date a été rendue l'ordonnance de la Chambre?

M. MACDONALD: Le 5 avril.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quand le rapport a-t-il été déposé?

M. MACDONALD: Le 1er mai.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Cela ne fait pas deux mois.

M. MACDONALD: Deux mois, je le répète, s'écoulèrent; à partir du jour où le sujet vint pour la première fois en discussion dans cette Chambre, jusqu'à ce que le Gouvernement pût déposer un rapport. Mon très honorable ami n'avait pas alors la direction du ministère, mais le ministre intérimaire alors en fonction savait que le sujet était non seulement d'importance mais qu'il devrait être délibéré ici et il aurait dû être en mesure d'avoir le rapport en bien moins de temps qu'il n'a fallu. Bref, le rapport a été déposé. On y réfère à une foule d'anciens documents étrangers à la question. Que nous apprend le rap-

port, sans qu'il reste l'ombre d'un doute? Il nous révèle ceci, et je cite le texte officiel:

Le 8 septembre 1915, le colonel J. W. Allison, représentant la compagnie Vickers, Limited, demanda à acheter 236,000 cartouches, modèle VI, sur demande de sir Trevor Dawson.
Demande approuvée par le ministre.

Ces honorables membres viennent nous dire que le quartier-maître général était chargé de la vente de cartouches défectueuses. Toute théorie de cette nature, et du genre de celles que nous avons entendues cet après-midi, s'évanouissent en face du document officiel. Je vois à la page 13 du rapport:

Demande approuvée par le ministre. L'envoi en question fut fait le 22 septembre.
Le 6 octobre, le colonel Allison demanda à acheter 750,310 cartouches, modèle VI.
Demande approuvée par le ministre.

Aucun quartier-maître général ne vend de ces sortes de cartouches. Le ministre en vend, ainsi qu'en témoigne ce document. Conçoit-on la témérité de ces honorables membres qui nous parlant de cartouches défectueuses et nous disent que le quartier-maître général a l'autorisation d'en vendre? Tout cela semble absurde en présence de cette déclaration positive que cette commande était approuvée par le ministre. Mais voici autre chose:

Le 11 novembre, le colonel Allison demanda 1,000,000 de cartouches, modèle VI, pour ses commettants.
Demande approuvée par le ministre.
Dans la suite, le colonel Allison demanda que cette quantité fût portée à 2,000,000. On autorisa la livraison de...

Par le ministre.

Le 18 décembre, le colonel Allison demanda 2,000,000 de cartouches, modèle VI.

Il fit cette demande, de New-York, par télégramme dans lequel il disait qu'il était là avec le ministre et que le ministre avait autorisé la vente de ces cartouches, mais il désirait que le quartier-maître général en eût connaissance. Des demandes furent faites par les autorités compétentes, afin de savoir si cette quantité devait être livrée et à quel prix, et la chose fut:

Approuvée par le ministre...

Le 20 décembre 1915.

...et dans la suite endossée par le ministre pour s'assurer qui devait s'en servir, et, advenant la vente, ce devait être par décret du conseil. Le sous-ministre endossa la demande que cette vente ne devrait se faire que sur décret du conseil.

Vient ensuite la:

Demande d'un décret du conseil, tel que finalement réglé.

Il y avait une note du ministre demandant l'approbation du Gouverneur général en conseil, non seulement pour la vente du reste des 5,000,000 de cartouches, mais l'approbation de la vente qu'il avait effectuée, sans décret du conseil lui permettant de le faire. Les choses en restèrent là. Aucun décret du conseil ne fut rendu, et ainsi que mon très honorable ami le leader de l'opposition l'a fait remarquer cet après-midi, le résultat fut qu'un ministre de la Couronne s'arrogea le droit de vendre des biens de l'Etat sans l'autorisation ni le consentement de l'Etat, autorisation que, d'après la loi, il doit et aurait dû obtenir, avant d'entreprendre d'aliéner ces biens.

Voilà les faits se rattachant à cette affaire. Si l'on se rappele que ce M. J. Wesley-Allison est celui qui a négocié cette vente particulière et extraordinaire, on constate là une autre condition qui rend un enquête absolument nécessaire. M. Wesley-Allison alla d'abord trouver le ministre au sujet de l'achat de ces cartouches et le ministre le renvoya au quartier-maître général. M. Wesly-Allison écrit à ce dernier et lui dit, et sa lettre figure à la page 16 du rapport:

Pour en revenir aux arrangements faits avec vous, il y a quelque temps, pour l'achat de 236,000 cartouches, modèle VI, 303, pour sir Trevor Dawson, je viens de recevoir un câblogramme me demandant de faire cet envoi.

M. Wesley-Allison prend les arrangements nécessaires avec le ministre de la Milice pour recevoir cette quantité, et il écrit au quartier-maître général pour la recevoir. Il écrit à ce dernier que le ministre lui a donné instruction de s'adresser à lui pour avoir ces cartouches. Il y a ensuite une déclaration devant cette Chambre et figurant dans le memorandum accompagnant la demande de décret du conseil, portant qu'on avait besoin de cartouches dans un but d'épreuve. On ne trouve dans ces documents ni une ligne ni un seul mot indiquant que la compagnie Vickers ait jamais demandé ces cartouches pour en faire l'épreuve. C'est là une pure invention du ministre en préparant la note pour le conseil. Aucun de ses subordonnés n'a fait pareille affirmation. Il n'y a rien ici qui indique d'une source quelconque qu'on devait se servir de ces cartouches pour en faire l'épreuve. Cependant le Gouvernement ne craint pas de ratifier cette assertion en informant le Parlement, en réponse à mon honorable ami de Carleton, qu'il avait vendu une grande quantité de ces cartouches à la compagnie Vickers pour être employées à des fins d'essai. Je serais curieux de savoir où le ministre qui a fait pareille ré-

ponse, a obtenu ce renseignement. Y a-t-il trace de cela dans un document quelconque? Alors, cette pièce aurait dû être produite.

La Chambre avait le droit de voir cette pièce et de savoir si la compagnie Vickers désirait avoir ces cartouches pour en faire l'épreuve. Il se trouve que, quand le ministre dépose le rapport, il a mis au dossier une note, ou une sorte d'excuse ou de justification pour la vente, et il donne à entendre dans cette note que ces munitions n'ont nullement été employées à titre d'épreuve, mais qu'elles étaient destinées au gouvernement anglais.

Ici même, je désire demander au très honorable leader de cette Chambre quelle explication possible il peut nous donner pour qu'un département de son gouvernement puisse vendre des cartouches ou quoi que ce soit à l'amirauté anglaise par l'intermédiaire du colonel J. Wesley Allison. Si l'amirauté anglaise désirait acheter des cartouches, comment se fait-il qu'elle ne se soit pas mise en communication avec mon très honorable ami? Comment se fait-il que l'amirauté anglaise n'ait pas communiqué ses désirs à ce gouvernement en la forme ordinaire et officielle? Mais ce n'est pas là la situation. J. W. Allison apparaît dans cette transaction. Cette Chambre et ce pays sont absolument induits en erreur par la déclaration officielle faite ici même et affirmant que ces cartouches furent vendues à la compagnie Vickers-Maxim pour des fins d'essai. On n'a pas fait la vente dans ce but. Le Gouvernement le sait bien, et le ministre de la Milice le sait parfaitement.

Mais, d'une façon quelconque, ce personnage doué du don d'ubiquité, J. W. Allison, qui surgit sur tous les points du pays, partout où il y a un dollar à faire, nous est imposé comme intermédiaire entre ce gouvernement et l'amirauté britannique. Mon très honorable ami a pris bien soin, cet après-midi, de ne rien dire de J. W. Allison. Il n'a pas dit un mot pour le défendre ou l'excuser, ou même pour indiquer qu'il pouvait en réalité exister. Il est vrai que le ministre de la Milice s'est empressé de nouveau de prendre la défense de son ami avec son énergie habituelle; mais le très honorable premier ministre a laissé J. W. Allison tranquille; il n'avait que faire de le patronner. Jusqu'à présent, il n'a assumé à son égard aucune responsabilité, bien que, cet après-midi il se soit efforcé d'assumer la responsabilité pour la régularité de la vente de ces cartouches. Mais il n'entendait pas assumer de responsabilité à l'égard de J. W. Allison. Il nous dit que ces cartouches ne valaient rien. Pourquoi cela? Parce qu'il y avait là quelque chose de louche. Et il a cité le rapport du colonel Barlow, où il était dit que ces cartouches n'étaient pas destinées au fusil modèle II.

Et cependant les cartouches ont été vendues. L'année dernière, je vois que le major J. S. Thom, de Sarnia, a acheté 1,000 de ces cartouches; l'Association Provinciale de tir de l'île du Prince-Edouard en a aussi acheté de grandes quantités; l'Association de tir d'Amherst en a acheté 1,000 en deux occasions; le 63e régiment, dans la circonscription de mon honorable ami a acheté 4,774 de ces cartouches que le ministre nous dit qu'il ne permettra jamais de mettre entre les mains de nos soldats sur la ligne de feu. Mais il consent volontiers à ce que les hommes du 63e régiment courent le risque de se blesser en pratiquant le tir à la cible avec ces cartouches. Il n'en a cure. L'Association du 183e carabiniers a acheté 1,100 cartouches; l'Association canadienne de tir Morven 600, ainsi que le 20e "B" Horse.

L'hon. M. OLIVER: Qu'ont-ils payé?

M. MACDONALD: Le prix varie suivant la quantité. Quelques-uns ont payé $20, et ici je vois que le 20e "B" Horse a payé $25, mais rien n'indique si c'était là le prix par 1,000 cartouches ou pour la quantité totale achetée.

Que voulait donc dire le ministre de la Milice, cet après-midi, quand il déclarait que le quartier-maître général avait le droit de disposer de ces cartouches sans un décret du conseil? Voulait-il faire croire à la Chambre que le quartier-maître général Macdonald avait vendu ces cartouches, sans son autorisation? S'il n'a pas voulu dire cela, pourquoi mentionner cet officier? En outre des noms figurant dans le principal rapport, il y a dans le rapport supplémentaire une liste d'autres personnes à qui ces cartouches ont été vendues.

Nous constatons que Vickers Ltd de Londres, ont acheté, en vertu de l'autorisation du ministre, 236,000, 2,000,000 et 750,000 cartouches à différentes époques. L'homme qui était responsable et qui a accordé son autorisation pour ces ventes est donné dans les documents officiels comme étant l'honorable ministre de la Milice. Il est clairement prouvé, sans l'ombre d'un doute à propos de ces différents articles, que le ministre de la Milice lui-même a ordonné la vente des cartouches à Allison. Il n'y a rien dans ces

relevés qui indique un seul instant que les cartouches devraient servir à des expériences d'essai. La première fois qu'il a été fait mention de leur emploi pour des essais, c'est dans le memorandum envoyé par le ministre au conseil, le 5 janvier.

Il est évident de plus par ce relevé et par la déclaration du ministre lui-même justifiant cette transaction, que la vente n'était pas faite du tout à Vickers-Maxim, mais que les cartouches sont allées finalement à l'amirauté anglaise. Ce sont les faits incontestables et indubitables qui sont donnés dans le relevé. Ce sont les faits que le Gouvernement a cachés du 5 mars au 1er mai et qu'il empêchait de parvenir au public. J'aimerais à demander au premier ministre pourquoi on a donné le 5 mars la réponse que des cartouches utilisables avaient été distribuées à tous les contingents canadiens, mais que, dans l'intérêt public, il n'était pas à propos de communiquer des détails durant ces circonstances critiques. Pourquoi cette réponse a-t-elle été faite, si ce n'était pas pour empêcher que le renseignement soit communiqué au public? La défense présentée cet après-midi déclare que le quartier-maître général a disposé de ces cartouches, mais j'ai prouvé par les relevés qu'il ne les a pas vendues et que la vente a été conclue directement en vertu de l'autorisation du ministre. D'autres documents dans le relevé indiquent qu'en décembre, le ministre et Allison etaient en conférence à New-York et ont télégraphié à Ottawa de préparer une grande quantité de cartouches, mais le sous-ministre a rédigé une note qui est ici dans le relevé, demandant que la réquisition ait d'abord la sanction du conseil. J'en ai fini avec le quartier-maître général et son pouvoir.

Mon très honorable ami s'est étendu longuement cet après-midi sur le rapport du colonel Barlow au sujet de la qualité des cartouches.

Il est inutile que le ministre de la Milice vienne faire la déclaration qu'il ne laissera aller aucun de ses soldats au front avec ces cartouches, comme s'il y avait aucune possibilité pour eux de recevoir de mauvaises cartouches, à moins qu'il ne les leur distribue. Il n'a pas besoin de faire de vaillantes déclarations de ce genre, comme si nous voulions leur imposer de mauvaises cartouches. Qui fait cela? Personne. Si ces cartouches ne vaient rien, pourquoi l'amirauté anglaise les voulait-elle et pourquoi le Gouvernement les lui a-t-il vendues par l'entremise de son propre ministre? Si les cartouches étaient défectueuses, pourquoi le Gouvernement a-t-il conclu une transaction par l'entremise de ses propres intermédiaires et grâce à laquelle les marins à bord des navires et dans les brigades navales de l'Angleterre, recevaient des cartouches que le ministre ne voulait pas permettre aux soldats des régiments canadiens d'utiliser? En se rendant compte du fait que toutes les troupes de l'empire sont unies, quelle différence y a-t-il à ce que des cartouches éclatent dans les fusils confiés aux soldats d'une des brigades navales de l'Angleterre ou à des soldats canadiens? Pourquoi ferait-on une tentative pour tromper le public à propos de ces cartouches? Pourquoi affirme-t-on que ces cartouches n'avaient aucune valeur quand l'amirauté anglaise les a obtenues et les a utilisées? Et le Gouvernement savait que l'amirauté anglaise les avait reçues et utilisées.

S'il savait que les cartouches étaient défectueuses, il était coupable d'un crime contre l'Etat et contre l'empire en permettant que des cartouches défecteuses soient distribuées à une partie des troupes de l'empire. Pourtant il l'a fait et il a continué à vendre ces cartouches pour les exercices de tir aux membres des clubs dans tout le pays. Il n'est pas étonnant que mon très honorable ami le premier ministre ait décidé que cette affaire exigeait une enquête. Il reste à savoir s'il a accordé cette enquête complète et entière qu'il a déclaré être prêt à faire sur toutes les questions.

Il peut choisir deux tribunaux qui sont tous les deux en existence pour le moment, l'un présidé par deux juges distingués avec un nombre suffisant d'avocats représentant toutes les parties, un tribunal qui est en fonction active et qui peut procéder avec l'enquête immédiatement.

Mon très honorable ami a dit qu'il y avait des témoins en ville qui étaient à la disposition de la commission et pouvaient être entendus immédiatement. Qui étaient ces témoins? Le colonel J. Wesley Allison est en ville. Mon très honorable ami veut-il laisser entendre que ce personnage pourrait s'enfuir avant que la commission Meredith-Duff en ait fini avec lui sur cette question? Quels autres témoins sont en ville? Il n'y a pas d'Américains qui soient mêlés à cette transaction; il n'y a que des sujets britanniques qui y soient mêlés et je suis absolument sûr que s'il est nécessaire d'obtenir des renseignements d'Angleterre, des moyens pourraient être pris pour les recevoir. Nous ne traitons pas avec des étrangers dans cette affaire et cela rentre dans les attributions de la commission Me-

redith-Duff si mon très honorable ami veut l'autoriser à examiner la question. La seule excuse pour ne pas donner cette autorisation, c'est qu'il y a quelques témoins en ville.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce n'est pas exact.

M. MACDONALD: Quelle est l'excuse?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce n'est pas une excuse, c'est une raison. La raison est que la commission Meredith-Duff a été nommée pour s'occuper de dépenses faites par le gouvernement anglais. La commission de sir Charles Davidson a été créée pour s'occuper de questions qui intéressent ce Gouvernement, comme cette affaire par exemple l'intéresse. Par conséquent, on a pensé qu'il était convenable de la renvoyer à cette commission.

M. MACDONALD: Si mon très honorable ami veut me pardonner, je dirai que ce n'est pas une très bonne raison et s'il veut réfléchir un moment, il verra que c'est particulièrement une affaire qui devrait être soumise à la commission Meredith-Duff parce qu'il s'agit d'une vente de cartouches faite par ce Gouvernement au gouvernement anglais. D'après les faits qui sont admis, le gouvernement anglais a acheté de ce Gouvernement une certaine quantité de cartouches pour fusils.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'admets rien de semblable. J'ai déjà déclaré qu'aucune proposition de ce genre n'était venue à la connaissance du Gouvernement, autant que je peux en être informé. La proposition qui a été soumise au Gouvernement, c'est que ces cartouches devaient être vendues ou leur vente ratifiée à Vickers-Maxim, Ltd., en Angleterre.

M. MACDONALD: C'est la déclaration du ministre lui-même.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Qu'est-ce que l'honorable député peut dire contrairement à cela.

M. MACDONALD: Le memorandum dit:

Il est entendu que pour couvrir les frais du transport, de la manutention, du change, de l'assurance, etc., une somme fut ajoutée au prix par un des employés des Vickers, mais en apprenant que ces frais avaient été payés par le gouvernement anglais, elle fut immédiatement retranchée.

Mon honorable ami le ministre de la Milice a déclaré, cet après-midi, que ces cartouches étaient allées à l'amirauté anglaise.

[M. Macdonald.]

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: La déclaration que mon honorable ami a dans les mains n'établit-elle pas définitivement que les cartouches ont été vendues à Vickers-Maxim, Ltd.?

M. MACDONALD: Certainement.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'est ce dont je parlais.

M. MACDONALD: Mais elles ont été revendues par Vickers, Ltd., à l'amirauté d'après la déclaration faite par le ministre cet après-midi.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne m'en souviens pas.

M. MACDONALD: Non seulement cela mais il a dit dans ce memorandum:

L'assurance a été donnée que pas un cent n'avait été payé en commission à personne et qu'aucun profit n'avait été réalisé. Il est entendu que pour couvrir les frais du transport, de la manutention, du change, de l'assurance, etc., une somme fut ajoutée au prix par un des employés des Vickers, mais en apprenant que ces frais avaient été payés par le gouvernement anglais, elle fut immédiatement retranchée.

Ces cartoucehs ont été livrées au gougernement anglais; c'est l'amirauté qui les a reçues. Je dis que c'est un cas qui devrait avoir été soumis à la commission Meredith-Duff parce qu'il s'agissait de relations entre ce Gouvernement et l'amirauté au sujet de ces cartouches. La commission Meredith-Duff était le véritable tribunal; les avocats étaient là, tout était prêt pour procéder; J. Wesley Allison était devant la commission ou il allait y être. Mon très honorable ami admettra que c'était un acte inutile et insolite de sa part de ressusciter sir Charles Davidson et de lui confier l'affaire. La question est posée devant la Chambre et le pays pour savoir quel est le meilleur tribunal et ce soir, après une longue discussion, le ministre de la Justice a indiqué qu'il serait prêt à désigner un avocat conseil, mais il a été très prudent sur ce point; il a fait d'imoprtantes réserves au sujet de ce qu'il allait faire et il n'a pas parlé avec franchise de l'affaire. Je déclare que la commission Davidson n'est pas celle qui convient pour s'occuper de cette affaire. Mon très honorable ami le premier ministre sait cela; il sait que sir Charles Davidson est un juge qui a pris sa retraite, qu'il est très âgé, que la tâche de s'occuper de cette affaire ou de toute espèce d'enquête exige une certaine énergie de la part d'un juge.

Je me souviens de l'époque où mon très honorable ami dirigeait les forces de l'opposition en cette enceinte; l'honorable juge

Lennox, qui était alors l'un de ses lieutenants, a toujours soutenu en ce temps là que le Gouvernement manquait de sagesse en nommant des juges pour les fonctions de commissaires afin de conduire des enquêtes de cette nature. Je le déclare sans hésiter, la commission de sir Charles Davidson ne jouit pas de la confiance du pays. Voyons un peu les commentaires qui ont été publiés aujourd'hui même dans les colonnes de l'un de nos journaux relativement à cette affaire. Je le concède sans peine, il est de la plus haute importance dans un pays comme le nôtre que l'on maintienne envers et contre tous le bon renom de notre magistrature; car la pire chose serait que le public perdît confiance en ceux qui sont appelés à rendre la justice. Il s'agit d'une lettre qui, à mon sens, mérite l'attention de cette Chambre:

Voici quelques extraits du témoignage qu'a rendu M. Allison devant la commission Davidson, d'après les comptes rendus des journaux du 8 courant:

"Avez-vous en votre possession une lettre quelconque vous autorisant comme agent du général Hughes?—Non; mais j'ai obtenu de lui des lettres de présentation et j'ai eu l'occasion de constater que l'influence du ministre m'a beaucoup servi.

Est-ce que la lettre de présentation à la compagnie Colt était du nombre de ces lettres?—Je ne suis pas bien sûr. Je connaissais déjà les directeurs de la compagnie Colt, mais non pas dans les affaires.

"Dois-je comprendre", demande sir Charles, "que bien que vous fussiez en possession de lettre de présentation de la part du général Hughes, vous ne vous en êtes jamais servi?"—"Pas pour les affaires, mais dans les relations sociales".

Y a-t-il quelque chose dans cette déposition qui pouvait raisonnablement donner à entendre à sir Charles Davidson ,'que bien que vous fussiez en possession de lettres de présentation de la part du général Hughes, vous ne vous en êtes jamais servi?" N'est-ce pas là plutôt la déposition du commissaire Davidson que celle de Allison? Ecoutez ensuite la réponse de Allison".

Voici la réponse du rusé Allison:

Le très hon. sir ROBERT BORDEN Quel est le signataire de cette lettre?

M. MACDONALD: C'est une lettre anonyme. (Exclamations.) Cela n'a pas d'importance, car l'auteur tire une conclusion qui serait également celle à laquelle ne saurait manquer d'arriver un avocat éminent comme mon très honorable ami. La lettre continue:

...et pourtant, Allison dès le début de son témoignage, a déclaré qu'il a constaté que: "l'influence du ministre lui a été d'un grand secours". Au point de vue social ou commercial, qu'a-t-il voulu laisser entendre? Nous ne savons pas quels sont ceux qu'il a rencontrés en société; mais nous sommes au courant de ses transactions commerciales. Est-il étonnant que le public fasse la grimace lorsqu'il lit les comptes rendus d'une commission comme celle-là?—(Signé): Un lecteur.

Le ministre de la Justice s'est étendu sur la tâche énorme accomplie par cette commission et sur le fait qu'elle siège depuis un an.

Tout homme qui y songe un instant, se rend compte que toute la tâche accomplie par le juge Davidson s'est résumée à entendre un certain nombre de causees différentes, au cours de l'année écoulée, comme l'aurait fait chacun des juges qui siègent à la cour Suprême dans n'importe quelle province. Pourtant, bien qu'il ait entendu ces causes, bien qu'il ait commencé sa tâche au commencement de l'automne—en septembre ou même avant cela,—il n'a pas encore rendu un seul jugement.

Pour quelle raison ne fait-il pas connaître sa décision relativement à l'affaire des achats de chevaux dans le comté de King (N.-E.)? Il a fait cette enquête l'automne dernier. Cette affaire n'a aucun rapport avec celles qui lui sont soumises en ce moment. Un juge qui tarderait à rendre ses jugements aussi longtemps que sir Charles Davidson dans les cas signalés serait destitué; pour le moins, il soulèverait certainement des tempêtes de protestations. Tout le monde sait que M. Foster, le député incriminé en cette affaire, se vante auprès de ses amis qu'il va sortir de là blanc comme neige et qu'il sera de nouveau le candidat conservateur dans le comté de King. Le premier ministre (sir Robert Borden) a certainement entendu parler de cela.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Jamais.

M. MACDONALD: En ce cas, tout ce que je puis répondre à mon très honorable ami, c'est qu'il n'est guère au courant de ce qui se passe dans son comté natal. Y a-t-il quelque chose au monde, qui puisse justifier sir Charles Davidson, après avoir conduit cette enquête dans le comté de King, de tant retarder à faire connaître sa décision? La population de King soupire après le jugement.

C'est une situation assez singulière, que bien que toutes dépositions aient été entendues en cette affaire, le commissaire ne puisse trouver de temps de peser les faits, puis de s'asseoir à son bureau et de rédiger son jugement. Le Parlement est en session depuis quatre mois; or, bien que nous ayons fait toutes les instances possibles, pour obtenir le dépôt de ce rapport

devant la Chambre, le Parlement sera prorogé la semaine prochaine, sans que nous ayons pris connaissance du rapport du commissaire. Et il est bien possible qu'il en soit encore de même, à la prochaine session. Pourtant le premier ministre prend sur lui de confier une autre enquête à ce magistrat qui ne rend jamais de jugement; il s'agit encore d'une autre enquête qui sera remise aux calendes grecques, qui ne sera jamais terminée et dont nous n'entendrons plus parler.

Si mon honorable ami avait confié la tâche de faire cette enquête à la commission Meredith-Duff, il sait parfaitement bien que nous aurions eu un rapport dans un délai raisonnable. Si l'on confie cette nouvelle enquête à sir Charles Davidson, qui travaille si fort qu'il n'a pas le temps de rendre jugement relativement aux affaires au sujet desquelles il a conduit des enquêtes depuis près d'une année, quand donc pourrons-nous espérer d'obtenir un rapport sur cette nouvelle affaire?

Si la Chambre veut bien me le permettre, je ferai quelques observations à l'endroit de M. Thompson. Les affirmations grandiloquentes du ministre de la Justice, au sujet de M. Thompson, sont des plus amusantes. M. Thompson est un homme très estimable; il n'est ni meilleur ni pire que des centaines d'avocats de son âge et de son expérience au barreau. On a fait observer que ce monsieur se prépare activement à aller accomplir son devoir au front. Or, voilà qu'on lui demande d'interrompre ses devoirs pour plaider devant la commission Davidson et essayer de faire condamner son supérieur hiérarchique, le ministre de la Milice, le commandant suprême des forces du Canada. Il serait absolument ridicule d'essayer de prétendre que ce n'est pas là une anomalie. En vertu de l'étiquette professionnelle qui est en vigueur soit au barreau, soit dans la carrière militaire, il n'est pas permis à M. John Thompson de conduire l'enquête en question au sujet de transactions qui affectent la réputation du ministre de la Milice et de la Défense. Le ministre de la Justice aurait fort bien pu se dispenser de nous obliger à écouter ses déclarations grandiloquentes.

Au cours du curieux discours qu'il a prononcé, cet après-midi, il en est descendu à imiter les façons du ministre de la Milice, en dénigrant les honorables députés de la gauche parce qu'ils ne sont pas en uniforme. Si je jette un regard autour de moi pourtant, je vois deux députés dont les fils sont au front; l'un de ces jeunes gens a même été blessé deux fois dans les tranchées. Je vois autour de moi des sièges vides; ceux qui les occupaient se préparent à partir pour le front. Cette insinuation de la part du ministre de la Milice ou de la part de qui que ce soit que les membres de l'opposition ne répondent pas à l'appel du drapeau est tout simplement une honte pour le pays.

Le ministre de la Justice aurait dû hésiter avant de donner vent à des rodomontades de cette nature à la suite du ministre de la Milice. Même les amis du ministre de la Milice doivent se rendre compte qu'il a prononcé un discours qui est pour le moins singulier.

Lorsqu'il a entrepris de comparer J. Wesley Allison au très honorable chef de l'opposition il est descendu au niveau le plus bas qu'il soit possible d'atteindre. Quels que soient les principes politiques que professe un citoyen, du moment qu'un homme occupant la position du ministre de la Milice tente d'établir une comparaison entre le chef distingué du parti libéral et ce personnage énigmatique qui porte le nom de J. Wesley Allison, il n'est pas un citoyen respectable d'un bout du pays à l'autre qui ne se demandera pas si le ministre a perdu la tête. Mais au moment où devant le Parlement des documents sont déposés sur le bureau, et que ces documents établissent qu'il existe une situation telle, que le Gouvernement de sa propre volonté a reconnu qu'une enquête s'imposait, il est évident que nous sommes en face d'un état de choses assez singulier et anormal lorsque le Parlement et le pays sont témoins de diatribes de la nature de celles qui sont tombées des lèvres du ministre qui est en cause, cet après-midi.

Le Gouvernement admet qu'une enquête s'impose. Le tribunal naturel et tout désigné pour diriger cette enquête, c'est la commission Meredith-Duff. Le très honorable premier ministre s'est donc dérobé à la responsabilité qui lui incombe, le Parlement et le pays savent qu'il ne remplit pas son devoir en proposant que sir Charles Davidson préside à cette enquête. Pourquoi, monsieur l'Orateur, assisterions-nous à cette farce, de renvoyer cette affaire devant un tribunal ou personne n'est intéressé à faire connaître les faits, lorsqu'il s'agit d'une transaction où l'honneur d'un ministre de la Couronne est en jeu? C'est là la situation, et voilà à quoi se résume la proposition du Gouvernement. Je le

répète, une enquête de cette nature serait tout simplement une farce et mon très honorable ami le sait bien. La question que le Parlement est appelé à résoudre, se résume donc à ceci: Aurons-nous oui ou non une enquête convenable? Le Gouvernement a été forcé d'en venir à cette décision, parce que l'opposition a soulevé continuellement l'affaire devant le Parlement. Si l'opposition n'avait pas adopté cette tactique, le Gouvernement n'aurait jamais consenti à confier cette enquête même à des magistrats sans énergie, à un tribunal dont il n'y a pas à attendre de décision avant un an ou peut-être plus. On en profitera ensuite pour prétendre que puisqu'il n'y a pas eu de jugement sur les faits de la cause, il est impossible d'instituer des poursuites contre les prévenus. Ce n'est pas ainsi qu'on règlera la question; on devrait procéder avec vigueur et avec sévérité. Allons-nous permettre que l'on puisse accuser l'une des grandes possessions autonomes de l'empire, d'avoir permis en pleine guerre, à des hommes de paille, à des spéculateurs et à des intermédiaires d'escamoter ses munitions pour ensuite les faire arriver entre les mains des autorités de la mère patrie et des braves soldats qui combattent au front? Toute cette histoire au sujet du quartier-maître général n'est qu'une bonne blague. Si ces munitions étaient assez bonnes pour les fusils des marins de la brigade navale anglaise, elles étaient assez bonnes pour servir au Canada; si on voulait les vendre, il fallait entamer directement des négociations avec le gouvernement impérial, d'une façon légale et au-dessus de tout soupçon.

Les faits sont là. La seule question à décider, monsieur l'Orateur, c'est de savoir si nous allons avoir une enquête impartiale et complète au sujet de cette transaction, selon que le propose l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, ou bien si nous allons avoir une enquête pour rire et qui ne donnera nullement satisfaction au peuple canadien.

(L'amendement de M. D. D. McKenzie mis aux voix, n'est pas adopté.)

POUR:

MM.	MM.
Chisholm (Antigonish),	Nesbitt,
Copp,	Oiver,
Fortier,	Proulx,
Knowles,	Pugsley,
Laurier (sir Wilfrid),	Sinclair,
Lemieux,	Turgeon,
Macdonald,	Turriff,
Maclean (Halifax),	Warnock—17.
McKenzie,	

CONTRE:

MM.	MM.
Ball,	McCurdy,
Barnard,	McLean
Bennett (Simcoe),	Queen (I.P.-E.)
Best,	Marshall,
Blain,	Meighen,
Borden (sir Robert),	Merner,
Boyce,	Morphy,
Boys,	Rhodes,
Casgrain,	Robidoux,
Clark (Bruce),	Roche,
Clements,	Rogers,
Currie,	Schaffner,
Davidson,	Scott,
Donaldson,	Sexsmith,
Fisher,	Stewart (Lunenburg),
Fripp,	Sutherland,
Gray,	Walker,
Hazen,	Wallace,
Henderson,	White (sir Thomas),
Jameson,	Wright—40.
Macdonell,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
MM.	MM.
Alguire	McMillan
Arthurs	Truax
Baker	Kay
Bristol	Bickerdike
Bradbury	Cruise
Burrell	Douglas
Casgrain	Lemieux
Cockshut,	Charlton
Chabot	Béland
Clements	Knowles
Crothers	McCoig
Davidson	Chisholm (Inverness)
Doherty	Marcil (Bonaventure)
Fowler	McLean (Sunbury-Queen)
Green	White (Victoria)
Hartt	Thomson (Qu'Appelle)
Hazen	Puglsey
Kemp	Robb
Lewis	McCraney
McLeod	Carvell
Middlebro	Guthrie
McCurdy	McLean
Morrison	MacNutt
Nickle	Martin (Régina)
Rainville	Seguin
Reid	Power
Sharpe	Ross
Smyth	Tobin
Stanfield	Pardee
Steele	Loggie
Stevens	Buchanan

L'hon. M. DOHERTY: J'avais pairé avec l'honorable député de Bonaventure, sans cela j'aurais voté contre la proposition d'amendement.

L'hon. M. CROTHERS: J'avais pairé avec l'honorable député de Kent-Ouest, sans cela j'aurais voté contre la proposition d'amendement.

M. MORRISON: J'avais pairé avec l'honorable député de South-Cove, sans cela j'aurais voté contre la proposition d'amendement

M. CARVELL: J'avais pairé avec l'honorable député de York, N.-B., sans cela j'aurais voté pour la proposition d'amendement.

M. STEVENS: J'avais pairé avec l'honorable député de Lethbridge, sans cela j'aurais voté contre la proposition d'amendement.

M. GREEN: J'avais pairé avec l'honorable député de Victoria, (Alberta), sans cela j'aurais voté contre la proposition d'amendement.

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

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Allons-nous continuer, à cette heure avancée de la nuit?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que nous pourrions faire encore un peu d'ouvrage.

M. TURRIFF: Nous avons beaucoup travaillé depuis lundi matin; nous ferions peut-être mieux d'ajourner.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Nous avons beaucoup travaillé, mais nous n'avons pas obtenu beaucoup de résultat.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, prêt ne devant pas excéder $15,000,000.

M. KNOWLES: Je désire faire quelques observations auxquelles je prierai le Gouvernement et surtout le ministre des Finances et le ministre de l'Intérieur de vouloir bien prêter l'oreille; elles auront rapport à ce crédit seulement. Je ne suis pas en état de discuter à fond la question de savoir quel serait le meilleur moyen de résoudre le problème résultant de notre situation par rapport aux chemins de fer.

Les honorables députés qui ont adressé la parole avant moi ont exprimé différentes idées et proposé différents moyens. Pour moi, je trouve que nous assurerons le succès de l'exploitation de nos chemins de fer en développant le pays, et surtout l'Ouest, de façon à leur fournir plus de trafic. Les faits et les chiffres que j'ai l'intention de citer corroborent cette proposition; en effet, il y a dans l'Ouest une immense étendue de terre arable qui, exploitée comme elle devrait l'être, ajouterait assez à notre richesse pour nous permettre de mieux supporter nos fardeaux et de fournir aux chemins de fer un trafic plus considérable. Comme toute autre entreprise nos trois chemins de fer sont censés procurer des revenus. Il n'est pas un établissement de commerce qui soit présumé être arrivé à l'apogée de son succès dès qu'il a seulement installé son outillage. En construisant nos chemins de fer nous poursuivons un but.

Il serait plus qu'inutile d'en construire, si nous ne devions pas nous en servir, de même qu'il serait plus qu'inutile d'ériger une manufacture sans penser à l'alimenter et à trouver un marché pour l'écoulement de ses produits. Nos chemins de fer sont des moyens de transport et ils ne sauraient produire de revenus, s'il n'y a rien à transporter et s'il n'y a personne qui puisse payer les frais de transport, c'est-à-dire acheter ce que nous avons à vendre. Il y a peut-être plusieurs autres manières d'appliquer ce principe; l'on peut, par exemple, suggérer, à cette fin, le développement de nos industries manufacturières. Pour moi, député de l'Ouest, je tiens à signaler à l'attention du comité, comme moyen d'alimenter nos chemins de fer, les grandes ressources que l'Ouest possède.

L'année dernière, il y avait, dans l'Alberta et la Saskatchewan, pour ne parler que de ces deux provinces, près de 15,000,000 d'acres en culture. J'ai puisé ces chiffres au département des statistiques. Il y a, en tout, 190,000,000 d'acres de terre arable dans ces deux provinces; il reste donc 175,000,000 d'acres à mettre en culture. Pourquoi ce terrain n'est-il pas encore cultivé? Il doit exister quelque obstacle à l'exploitation de cette grande ressource nationale; mais abstraction faite de tout esprit de parti, je dirai que, quel que soit cet obstacle, nous devons être en état d'en triompher. Naturellement, nous ne serions y arriver en un jour, ni en une année, ni peut-être en dix ans; mais ce qui est certain, c'est que, depuis quelques années, nous ne nous sommes pas montrés à la hauteur de la tâche.

L'année dernière, s'il faut en croire les statistiques officielles—et je ne doute pas de leur exactitude—les 15,000,000 d'acres en culture dans l'Alberta et la Saskatchewan ont produit plus de $300,000,000. D'après ces données, le rendement total de toute la terre arable comprise dans ces provinces eût été non pas de $300,000,000 mais de $3,900,000,000. La guerre terminée, nous aurons une dette énorme, une dette de $1,000,000,000 ou peut-être de $2,000,000,000 et l'intérêt sur icelle ne représentera peut-être pas moins ne $50,000,000 par année. Voilà donc 175,000,000 d'acres qui auraient produit, en une année, $3,900,000, c'est-

à-dire quatre fois plus que l'équivalent de cette énorme dette de guerre. La responsabilité qui incombe, à cette heure, au Gouvernement, et surtout au ministre de l'Intérieur, est très grave.

Nous avons d'autres ressources, comme les pêcheries, les mines, les forêts; nous avons nos industries, nos outillages pour les fins de fabrication; tout cela peut nous aider, dans une immense mesure, à répondre aux exigences de cette dette colossale. On me trouvera peut-être coupable de partialité en faveur de l'Ouest et porté, comme représentant de cette partie du pays, à l'estimer plus que de raison; cependant, il faut bien reconnaître que ces 175,000,000 d'acres de terre inexploités représentant un actif qu'il nous importe de faire valoir selon toute la mesure du possible.

Il y aura certainement des difficultés à résoudre, des obstacles à surmonter. Je ne dirai rien de l'immigration, car si, depuis deux ou trois ans, nous n'avons pas fait de progrès dans cette direction, cela est dû à des causes de force majeure. Je ferai cependant observer au ministre de l'Intérieur et au ministre des Finances que des charges spéciales devraient être imposées aux propriétaires des terres inexploitées jusqu'à ce que ces dernières fussent mises en culture. Je connais des propriétaires qui possèdent d'énormes étendues de terrain à 5, 10 ou 21 milles des chemins de fer et attendant une hausse dans les prix. Ces terrains ont été achetés à très bas prix et ces spéculateurs les détiennent pour bénéficier de la plus-value que leur donnera le travail des autres. Pour ma part, je serais décidé à imposer des charges spéciales aux propriétaires de ces terrains. Cette proposition peut paraître sévère et pourrait peser lourdement sur certains propriétaires, mais notre situation financière va devenir tellement inquiétante que je n'hésiterais pas à recourir à ce moyen. Dans des circonstances comme celle-ci, nous ne pouvons pas avoir de sympathie pour ceux qui se contentent de se croiser les bras et comptent sur le travail des autres pour devenir millionnaires.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette question n'est-elle pas plutôt du ressort des législatures provinciales?

M. KNOWLES: L'objection de l'honorable ministre me paraît bien fondée, et c'est ce que j'avais dans l'idée quand je disais qu'il doit y avoir au Canada des hommes en état de trouver un remède à la situation.

L'hon. M. PUGSLEY: Les législatures de l'Ouest n'imposent-elles pas une surtaxe sur ces terrains?

M. KNOWLES: Oui, jusqu'à un certain point; cette surtaxe est d'environ $10 par quart de section. Cela est loin d'atteindre le but que je propose. Il est vrai que la question relève plus directement des pouvoirs provinciaux, mais nous sommes une démocratie et, parce qu'il se trouve, par un accident de la constitution, que les provinces ont une juridiction plus directe sur l'imposition des terrains, devons-nous être condamnés à l'inaction? L'immigration est une question du domaine fédéral; il en est de même de la guerre. Cela justifierait le Gouvernement à voter les lois nécessaires pour assurer la mise en culture de ces terrains, dans l'intérêt du commerce, dans l'intérêt de la guerre, dans l'intérêt de l'immigration.

S'il ne s'agit que de modifier la constitution, la chose est très facile. Les provinces n'ont pas senti le besoin d'aller au delà de ce qu'elles ont fait. L'acte de l'Amérique britannique du Nord, qu'on ne manque pas d'invoquer chaque fois qu'une innovation est proposée, n'est après tout qu'un fétiche qui ne doit pas empêcher une réforme qui mettrait 175,000,000 d'acres de terre en culture. Le ministre des Finances admettra avec moi que la constitution est peu de chose comparée à l'importance de la mise en culture des vastes territoires actuellement entre les mains de spéculateurs qui les laissent improductifs. Cet impôt pourrait être progressif et aurait infailliblement pour résultat d'abaisser le prix des terrains.

L'hon. M. PUGSLEY: Mon honorable ami peut-il dire quelle proportion de ces 175,000,000 acres appartient à la couronne et quelle proportion est déjà concédée?

M. KNOWLES: Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement. J'aurais dû prévoir cette question et c'est un oubli de ma part de ne m'être pas documenté sur ce point. Il n'y a aucun doute, cependant, que des étendues énormes de terrains sont entre les mains de simples particuliers et à l'égard de ceux-là, j'adopterais les moyens que j'ai proposés. A l'égard des autres, si le ministre trouve la tâche trop lourde pour l'entreprendre lui-même, il pourrait s'assurer les services d'experts pour le conseiller. Nous avons un nombre illimité de commissaires chargés d'étudier des questions théoriques et qui seraient tout aussi utiles s'ils cherchaient à découvrir la composition de la lune. Si jamais l'institution d'une commission pouvait être justifiée, ce serait celle qui nous enseignerait

le moyen de livrer à l'agriculture les vastes régions qui appartiennent à la couronne.

Après la guerre, 175,000 ou 200,000 soldats nous reviendront. Un très grand nombre d'entre eux seront aptes aux travaux des champs. Grâce aux nombreuses machines aratoires dont on se sert maintenant, un homme n'ayant qu'un bras ou autrement estropié, peut souvent rendre plus de services sur une ferme que dans une ville. Je ne vois pas de raison pour ne pas imposer une taxe sur les compagnies et les particuliers qui gardent des terrains en réserve, et je ne vois pas pourquoi, non plus, on n'emploierait pas cet argent pour exploiter les domaines de la couronne. Il est certainement possible de trouver une solution à cette question.

M. WRIGHT: Une des législatures n'a-t-elle pas à l'étude un projet de loi imposant une taxe de 30 cents par acre, sur les terrains non cultivés? Je crois qu'un projet de loi à cet effet a été déposé.

M. KNOWLES: Il existe une surtaxe de $10 par 160 acres sur les terrains non cultivés.

M. WRIGHT: Je crois qu'en plus de cela, il est question d'une taxe de 30 cents par acre.

M. KNOWLES: Je n'en ai pas été informé. Je ne parlais que de ce qui concerne ma province, où la taxe est de $10 par quart de section. La mise à exécution du projet n'entraînerait pas de grandes dépenses. On pourrait commencer la réforme en petit, mais, d'une manière ou d'une autre, on ne devrait pas permettre que ces terres restent si longtemps improductives. Je ne parle pas des conditions actuelles qui ne sont pas normales, mais en remontant au temps où les conditions étaient normales, je puis dire qu'à Moosejaw, les rues étaient pleines de gens qui demandaient de l'ouvrage et ne pouvaient pas en trouver. Cependant, dans les prairies, des nombres incalculables d'acres de terres n'attendaient que des bras pour être mis en valeur. Le système qui produit une pareille situation est évidemment défectueux—d'un côté des hommes qui demandent de l'ouvrage et de l'autre un immense domaine public qui reste improductif faute de bras pour l'exploiter. Nous avions la matière première, nous avions les hommes pour la travailler, et cependant, les perspectives n'étaient pas assez encourageantes pour amener une réunion des deux éléments. Puisque, au moyen de la protection, nous subventionnons toutes les industries, il doit être possible de trouver la solution du problème que je pose. La question présente certainement des difficultés, mais il doit y avoir un moyen d'attirer les sans-travail des villes sur ces terres. Au lieu de la Couronne, avec ses millions d'acres, prenons le cas du propriétaire d'une section. Cet homme vivait dans une aisance relative et n'éprouvait aucune difficulté à faire honneur à ses obligations. Supposons aussi que des revers de fortune l'obligent à vivre plus économiquement et à se procurer de nouvelles sources de revenu. La première chose qu'il fera sera certainement de retourner sur sa terre et de la cultiver. J'ai vu plusieurs citoyens de Moosejaw agir ainsi. Nombre d'agents d'immeubles et de commerçants tombés en déconfiture se sont remis à la culture et sont plus prospères que jamais. Le Gouvernement est en quelque sorte l'administrateur d'une immense ferme de 178,000,000 d'acres; sa situation financière est presque désespérée et il a à sa disposition le moyen de produire pour $3,900,000,000 de grains dans une seule année. Pourquoi ne pas exploiter cette ferme pour augmenter notre revenu et nous mettre en état de faire honneur à nos engagements?

L'hon. W. J. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Je ne dirai que quelques mots sur cette question des terres du Nord-Ouest. Il est vrai que de grandes étendues sont encore inexploitées, mais il ne faut pas oublier qu'une grande partie de ces terrains est déjà concédée et n'appartient plus à la couronne. Ces terres ont été concédées à des compagnies de chemin de fer à titre de subventions. Il n'y a pas d'intérêt à discuter dans le moment s'il était d'une sage politique d'agir ainsi. Dans les premiers temps de la Confédération, il fallait absolument offrir des avantages exceptionnels pour encourager la construction de chemins de fer dans l'Ouest et il en est résulté que de vastes étendues de terrain ont été aliénées. De grandes étendues appartiennent aussi à des particuliers, à des compagnies immobilières, sans compter les colons proprement dits. La question d'obliger tous les propriétaires à mettre leurs terres en culture est très importante, très compliquée et relève directement des autorités provinciales. Ces dernières ont cherché à la résoudre depuis quelques années, au moyen d'un impôt sur les terres vierges et une surtaxe sur les terrains non cultivés. Parmi tous les moyens employés aux Etats-Unis pour décourager l'émigration au Canada, je n'en connais pas dont on se soit servi avec plus

d'insistance que cet impôt provincial, si ce n'est, peut-être, le service militaire obligatoire.

L'hon. M. PUGSLEY: Ou du droit sur le grain.

L'hon. M. ROCHE: Non, j'ai très peu entendu parler du droit sur le grain pendant que j'étais là. L'élément américain a beaucoup critiqué la taxe provinciale sur les compagnies foncières. Des représentants de ces compagnies sont venus ici rendre témoignage devant la commission du progrès économique, se plaignant amèrement que les lourds impôts fonciers résultant de cette surtaxe empêchaient le placement des capitaux au Canada. Je ne reproche pas aux législatures provinciales d'avoir suivi cette ligne de conduite. Je crois que c'est la meilleure manière de punir les propriétaires des terres incultes afin qu'elles soient livrées à la culture.

D'un autre côté, elle prête aussi à la critique, et le premier ministre de la Saskatchewan, lorsque je l'ai prié d'assister au congrès des agents d'immigration, au mois de février, a consacré presque tout son discours à justifier l'imposition de cette surtaxe par son gouvernement.

Une chose à laquelle les journaux des Etats-Unis ont attaché beaucoup d'importance dans leurs tentatives de garder les cultivateurs américains au pays, a été l'impression de facsimilés des avis de taxation répandus par tout l'Ouest. Ils montrent dans une colonne les taxes générales; dans une autre, les taxes scolaires; dans une troisième, les taxes pour la destruction des rats de prairie, laissant voir aux habitants des Etats-Unis que les Canadiens sont taxés à mort. La population du pays voisin est plus dense, cela va sans dire, et ses terres valent beaucoup plus que les nôtres. Les cultivateurs américains se préoccupent moins du total que du nombre de ces taxes, et ceux qui tiennent à enrayer l'émigration ont tiré le meilleur parti possible de cet état d'esprit.

L'honorable député a déclaré que cette question est une question importante qui devrait être renvoyée à une commission. Cela est déjà fait. La commission du progrès économique l'a étudiée depuis un an.

M. KNOWLES: Les commissaires ont-ils été choisis à cause de leur aptitude à résoudre un problème économique comme celui-là?

L'hon. M. ROCHE: C'est une commission honoraire, mais les commissaires honoraires se composent généralement d'hommes habiles et représentant les divers groupes de la population. Elle renferme des cultivateurs, des gens d'affaires, des propriétaires terriens, des voituriers—des hommes marquants de presque toutes les provinces du Canada. A mon avis, c'est une excellente commission.

M. KNOWLES: Elle est trop nombreuse.

L'hon. M. ROCHE: Elle peut recueillir des renseignements comme toute autre commission. Je sais qu'elle a mis cette question à l'étude et qu'elle a fait venir plusieurs témoins. Elle ne va peut-être pas aussi vite que nous le voudrions, mais le sénateur Lougheed a naturellement été très affairé pendant la session, et il n'a probablement pas pu donner à ce travail le temps qu'il aurait pu y consacrer autrement.

Pour résoudre ce problème de la colonisation des terres, les gouvernements provinciaux devraient prêter leur concours à l'Etat. Ils y sont beaucoup intéressés. L'une des choses essentielles pour le pays, c'est de décider ce qu'il fera des immigrants qu'il recevra après la guerre. Je crains que nous ayons une forte immigration qui sera probablement composée de gens n'ayant pas été élevés sur des fermes et ne connaissant guère l'agriculture. Il ne servirait de rien de les mettre sur des fermes, s'ils n'ont pas déjà fait de travaux agricoles et s'ils ne possèdent pas un petit capital. Il leur faudra un apprentissage, soit dans un collège d'agriculture, dans les fermes d'expérimentations, ou ailleurs.

Voilà une question dont les gouvernements provinciaux devraient s'occuper. Le Manitoba cherche déjà à la résoudre. A la dernière session, il a mis en réserve une somme d'argent qui servira à acheter des bestiaux pour les cultivateurs pauvres. Il faudra naturellement les trier sur le volet.

Puis, il y a la question du crédit agricole. Il y a quelques années, les divers gouvernements de l'Ouest ont envoyé une commission dans presque tout les pays d'Europe et aux Etats-Unis recueillir des renseignements sur ce sujet. Les commissaires ont présenté un rapport à leur gouvernement respectif sur la ligne de conduite à suivre en matière de crédit agricole, mais je ne crois pas qu'il y ait encore eu de résultat pratique. Dans la Saskatchewan, a été rendue une loi dont on n'a pas tiré parti.

Je suis d'avis que nous devrions remuer ciel et terre afin d'engager les immigrants à s'établir sur des terres. Il est incontestable que cela nécessiterait la dépense d'une forte somme d'argent, et c'est là une raison qui doit nous détourner d'une telle entreprise, en ce moment où tous nos efforts doivent tendre au succès de la guerre. En

réalité, je ne m'attends pas à une nombreuse immigration au Canada avant que la guerre prenne fin. L'histoire nous apprend qu'un pays qui est en guerre reçoit peu d'immigrants.

Cependant, après la guerre, nous aurons, je crois, une forte immigration, bien que je ne garantisse pas qu'elle ressemblera à celle que nous avons tâché d'attirer—c'est-à-dire à une immigration d'agriculteurs. Nous avons reçu beaucoup d'immigrants dans le passé. Pendant l'exercice qui a pris fin le 31 mars 1914, il en est venu 385,000, et au cours de l'exercice précédent, 402,000—le plus grand nombre dans l'histoire du pays. Les concessions de terre diminuent peut-être, mais cela n'est pas un indice infaillible. Plusieurs de ces immigrants ne se sont pas rendus dans l'Ouest, mais se sont établis dans l'Est. De plus, plusieurs de ceux qui sont allés dans l'Ouest s'y sont rendus en qualité d'ouvriers agricoles, et n'avaient jamais fait inscrire un homestead.

Pendant les exercices du 31 mars 1914 et du 31 mars 1915, l'immigration a été plus nombreuse dans la province d'Ontario que celles du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, réunies. Ainsi, on ne saurait dire que l'immigration n'est pas de la bonne espèce, en se fondant uniquement sur le nombre des concessions de terre.

Je me rends parfaitement compte de l'importance du sujet dont le représentant de Moosejaw a saisi la Chambre. Nous nous attendons à recevoir sous peu un rapport de la commission du développement économique. Ce n'est pas à dire que ces conclusions seront acceptées en bloc, ni même en partie; en tout cas, nous bénéficierons des renseignements recueillis et nous serons mieux en état de juger de la ligne de conduite à suivre.

M. TURRIFF: A mes yeux, la question que le représentant de Moosejaw (M. Knowles) a soulevée est l'une des plus importantes que la Chambre puisse discuter. Nul ne doute qu'après la guerre, le Canada aura une dette colossale et une grosse somme à payer annuellement pour le service des intérêts et du fonds de remboursement. Il est aussi incontestable que nous diminuerons d'autant l'amortissement de cette dette, si nous pouvons ajouter à notre population. Ainsi, si la population du Canada se double pendant les dix prochaines années, nos paiments par tête seront diminués de moitié. Ainsi que le ministre l'a dit, il est parfaitement vrai qu'une grande partie des 175,000,000 d'acres dont le représentant de Moosejaw a parlé appartient maintenant à des particuliers, et il serait oiseux de discuter ce sujet maintenant.

Cependant, il y a dans la partie septentrionale des trois provinces des prairies plusieurs millions d'acres ne sont pas semblables aux plaines du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Dans le territoire situé au nord de la rivière Saskatchewan, du lac Winnipeg dans la direction de l'Ouest, il y a une grande étendue de terres arides au nord de Prince-Albert. Il y a des lisières de prairies et de grandes étendues de terres boisées; mais la plupart des arbres sont des peupliers qu'on trouve presque toujours sur un terrain sec. Après le défrichement, le sol est de première qualité et donne de magnifiques récoltes. Chacun sait dans l'Ouest que les bosquets de peupliers sont très aisés à supprimer; les souches s'enlèvent avec une très grande facilité ou pourrissent en quelques années.

Lorsqu'on s'avance vers l'Ouest jusqu'à Edmonton, cette sorte de terrain s'étend jusqu'à quatre à cinq cents milles au nord de la rivière Saskatchewan et beaucoup plus loin, en certains endroits; et plus l'on marche vers l'Ouest, plus le pays est découvert. Il est probable qu'une partie seulement de ce pays a un sol de première qualité, comparativement à la partie méridionale de la province; cependant, il convient très bien à la culture variée. Je sais qu'au sud de la Saskatchewan, il y a des régions qui ne sont pas propres à la culture du blé, ni le sol convient mieux à la culture variée, bien qu'une grande partie en soit emblavée.

Mon honorable ami doit savoir, puisque c'est le pays qu'il habite, qu'il y a un peu au nord et à l'Ouest des parties de la province qui conviennent mieux à l'élevage qu'à la culture du blé. Les cultivateurs qui depuis vingt-cinq ans se sont rendus en ces endroits et qui s'y sont adonnés à la culture variée sont aujourd'hui les plus prospères. Dans ma conscription, sur le versant oriental et septentrional de la montagne de l'Original où le terrain est plus inégal et plus accidenté, les cultivateurs qui se sont livrés à l'élevage et à la culture variée sont aujourd'hui parmi les plus à l'aise de toute la Saskatchewan. Dans la région située au nord de la rivière Saskatchewan, il y a des millions et des dizaines de millions d'acres qui seront occupés un jour par des gens industrieux, satisfaits et prospères qui contribueront leur quote-part au revenu national. Toutefois, si l'on veut en tirer les meilleures ressources, il conviendra de donner de l'aide aux colons, et j'ai en l'idée un projet qui est à peu comme suit:

Supposons qu'un colon prenne dans cette région septentrionale l'un de ces quarts de section plus ou moins difficiles à travailler et qu'il construise une petite maison et une étable montrant ainsi au Gouvernement qu'il est un colon sérieux et qu'il sait comment administrer sa terre et avoir soin des animaux. Au lieu de faire comme nous avons fait depuis vingt ans, dépenser annuellement une somme considérable d'argent pour des bâtiments publics et autres travaux publics dans tout le pays dont plusieurs sont nécessaires si les temps sont prospères, mais inutiles dans les circonstances présentes et à venir à cause de la guerre et de la situation des chemins de fer, le Gouvernement devrait commencer à accorder, disons, $1,000,000 par année augmentant graduellement ce chiffre jusqu'à concurrence de $5,000,000 à $10,000,000 chaque année et charger un certain nombre de personnes de l'achat de bestiaux, donnant à chacun des colons dont j'ai parlé de deux à dix bestiaux selon leurs aptitudes respectives.

L'Etat demanderait au colon le plein prix du bétail rendu chez lui mais sans intérêt durant, disons, trois ans puis, durant une couple d'années demanderait l'intérêt et lorsqu'il aurait été en possession du bétail durant cinq ans, le colon aurait à payer un certain pourcentage du prix. Ainsi, à la fin de dix ans, il aura remboursé au Gouvernement le prix du bétail plus 5 ou 6 p. 100 d'intérêt selon le taux auquel l'Etat pourrait emprunter l'argent. De cette façon, des milliers et des dizaines de milliers de colons dans cette partie du pays vivraient avec cette industrie et à l'expiration des dix ans pourraient rembourser l'Etat, leurs troupeaux s'étant accrus après trois ou quatre ans. A l'expiration des dix ans, tous les bestiaux seraient payés et les cultivateurs seraient propriétaires d'un troupeau considérable, conséquence de la reproduction des premiers bestiaux.

Ceux-là même qui ont constaté les résultants obtenus par certains cultivateurs de nos voisins avec une couple de vaches au début peuvent difficilement apprécier avec quelle facilité un cultivateur acquiert un excellent troupeau.

Naturellement, pour faire de ce projet un succès il faudrait faire attention de ne pas donner des animaux à des colons qui ne sauraient pas en prendre soin. C'est là un obstacle, mais les obstacles sont faits pour être surmontés. Plusieurs de nos colons des vieux pays vivaient dans les villes et ne savent pas comment traiter les bestiaux. Il serait impossible pour ces hommes, en un an ou deux, d'en savoir suffisamment sur les soins à donner aux animaux pour réussir dans le projet dont je viens de parler.

L'étranger, en moyenne, est mieux renseigné sur l'élevage et peut faire de l'argent avec cette industrie, de sorte que notre ami de langue anglaise pourrait dire: "Vous ne me traitez pas aussi généreusement que cet étranger." Bien entendu, il faudrait tenir compte des mérites et des capacités du colon. Si au lieu de dépenser tous les ans pour des travaux inutiles et improductifs, nous affections cet argent à l'achat de bestiaux pour être distribués parmi les colons de cette nauvelle région du nord, nous ferions dix fois plus de bien qu'avec les dépenses que nous avons faites dans le passé. Dix-neuf sur vingt de ces colons réussiraient et si l'Etat perdait quelque chose ce serait bien peu.

Les subventions pourraient se continuer durant cinq ans et après que seront faits les remboursements, on pourrait recommencer. Je ne fais que donner les grandes lignes du projet tel que je l'ai à l'idée et lorsque cette commission économique aura présenté son rapport, le sujet pourra être mis à l'étude.

L'hon. M. ROCHE: Les concessionnaires de terres sans titre seraient-ils les seuls à bénéficier?

M. TURRIFF: Mon idée est que dans cette région les terres seraient toutes sans titre durant plusieurs années après l'établissement des colons. Le Gouvernement pourrait avoir des garanties non seulement avec le bétail lui-même mais pourrait prendre une hypothèque sur le homestead sans titre. Dans le cas où une terre aurait son titre, s'il s'en trouvait dans cette partie du pays, le bétail pourrait servir de garantie de même que les biens du colon et si la terre n'était pas grevée elle pourrait elle-même servir de garantie. Je ne crois pas que cette question de garantie représente une difficulté sérieuse.

Mon honorable ami a fait observer tout à l'heure que quelque chose de ce genre se faisait au Manitoba. J'ai discuté l'affaire avec quelques membres du gouvernement du Manitoba. Ils m'ont dit qu'ils allaient tenter l'expérience au nord de Winnipeg, pays qui ressemble beaucoup, le ministre le sait parfaitement, à celui qui est situé au nord de la rivière Saskatchewan au Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. En réalité, le pays était plus boisé, je pense, dans les environs de Winnipeg. On a éprouvé des difficultés dans cette région, à mettre

la terre en culture pour le grain. Mais c'est un bon pays pour l'élevage et quiconque a essayé de faire de l'élevage a remarquablement bien réussi.

Il ne prendra que deux ou trois ans au gouvernement du Manitoba pour voir si ce plan est praticable ou non. Je suis allé dans ce pays pour la première fois, il y a environ quarante ans; je me suis établi dans le voisinage de Manitou, Manitoba. Certaines gens, je me le rappelle, qui avaient un peu d'argent à disposer, achetaient une dizaine de vaches et les confiaient en société à un cultivateur qui devait prendre soin du bétail et donner au capitaliste ou au financier la moitié de la reproduction à l'âge de trois ans. A l'expiration de la convention, soit une période de cinq ou dix ans, le cultivateur était obligé de remettre les dix vaches. Durant ce temps, le cultivateur était devenu propriétaire d'un troupeau nombreux provenant de la moitié de la reproduction. Celui qui avait placé l'argent avait reçu un taux d'intérêt plus élevé qu'il aurait obtenu en prêtant sur des hypothèques, des fermes ou d'une autre façon. Si le Gouvernement devait avoir le même succès en fournissant l'argent, ce serait une chose profitable pour le colon et le Gouvernement ne perdrait rien. Même si on ne faisait rien avant un an ou deux, l'expérience du Manitoba sera assez avancée pour permettre au Gouvernement de juger s'il doit mettre le projet à exécution.

On ne saurait s'attendre au début à faire cet essai sur une très grande échelle parce que, jusqu'à un certain point, il s'agit d'une expérience. Il faudrait confier l'affaire à un homme absolument indépendant de l'empire politique, peu m'importe que ce soient les libéraux ou les conservateurs qui dirigent. Si le favoritisme politique avait droit d'intervenir, ce serait vouer d'avance le projet à la ruine. Il y a, j'en suis sûr, une grande étendue de pays qui pourrait être occupée par des colons, des colons qui s'enrichiraient et auraient autant de succès que dans les meilleures régions productrices du grain du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Durant plusieurs années à venir, le bétail de toute sorte commandera des prix élevés. Le marché existera toujours et, concernant cette industrie, il est indifférent qu'on soit à 40 ou 50 milles d'un chemin de fer. J'ai vécu plusieurs années dans l'Ouest; à un endroit, j'étais à 60 milles du chemin de fer et à un autre encore plus loin. Les colons n'avaient aucune difficulté à conduire leurs animaux au marché, parce que, en deux jours, ils pouvaient y mener un troupeau considérable. La proposition que je fais au ministre mérite d'être étudiée, vu que je connais des particuliers qui ont fait un succès de l'affaire. Ce projet aidera à peupler un pays aussi vaste que toute la région habitée du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

L'hon. M. ROCHE: Le Pacifique-Canadien le fait actuellement.

M. TURRIFF: Il fait quelque chose dans ce sens en prêtant de l'argent aux colons. Cependant, je n'ai jamais été très en faveur de placer sur des terres de l'Ouest des colons sans argent en propre, leur imposant dès le début une dette de $500 ou $600 avec l'intention de leur faire payer un intérêt continuel en plus de la somme à rembourser. Mais quand un homme s'est montré bon cultivateur, qu'il a une étable ou peut en construire une et qu'il cultive du foin ou peut l'acheter dans le voisinage, il sera meilleur colon en recevant un peu d'aide. Non seulement il remettra l'argent, mais tandis qu'il l'a l'usage qu'il en fera ajoutera sensiblement à la richesse du pays et aux revenus de l'Etat.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est près de dimanche, et quel que soit notre avis de ce côté-ci, le Gouvernement doit difficilement se sentir disposé à siéger plus longtemps. J'ai un amendement dont j'ai donné avis et j'aimerais à le proposer vu que le président (M. Rhodes) a dit quelque chose à ce sujet. La résolution est ainsi libellée:

Qu'après le mot "approuvé" dans la 3e ligne à partir du bas des détails du crédit proposé, les mots suivants soient ajoutés: "Avant de faire ce prêt le Gouverneur en conseil demandera à la compagnie de donner à Sa Majesté le Roi une option pour acquérir en aucun temps dans les limites de cinq ans de ladite date les voies ferrées et autres, propriétés de la compagnie et de toutes autres voies ferrées et propriétés comprises dans la compagnie du Nord-Canadien à tel prix qu'il semblera au Gouverneur en conseil dans les circonstances.

Je ne me propose pas de rien dire ce soir à l'appui de cet amendement.

L'hon. M. ROGERS: Nous nous sommes réunis à deux heures dans l'espérance de faire de la besogne. Cependant, il est onze heures et demie et l'honorable député propose de lever la séance sans rien de fait. Sûrement, les honorables députés de la gauche ont discuté cette affaire assez longuement pour avoir fait connaître tout ce qu'ils avaient à dire à son sujet.

Mon honorable ami (M. Pugsley) a dû résumer dans sa motion tout ce que l'opposition tient à signaler, et nos honorables collègues devraient se contenter d'enregistrer leur dissentiment et nous laisser voter ce crédit.

Mon honorable ami sait que la session touche à sa fin. Nous espérons proroger les Chambres mardi et nous avons une lourde besogne de taillée pour lundi. Si nous voulons en finir mardi, je prie mon honorable ami d'examiner s'il ne pourrait pas nous laisser adopter ce crédit ce soir.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre se rendra compte, sans doute, que, si nous n'avons rien fait aujourd'hui, c'est que le Gouvernement n'a pas consenti à l'adoption de l'amendement. Si l'amendement avait été adopté, nous aurions pu nous vanter d'avoir fait beaucoup de besogne. L'opposition n'est donc pas à blâmer. Le ministre fait observer avec raison que dans le débat concernant l'item pour le Grand-Tronc-Pacifique les affaires du Nord-Canadien, ont été débattues à fond, mais il y a des députés qui veulent se prononcer à ce sujet. Je ne puis rien assurer, mais je ne crois pas que la discussion se prolonge et je puis garantir au ministre que nous allons faire notre grand possible pour en finir au plus tôt avec ce débat. Dans tous les cas, je ne vois pas qu'on gagne beaucoup à paser ici vingt-cinq minutes de plus. Quant à moi, je vais m'efforcer d'en voir la fin de bonne heure lundi.

M. KNOWLES: Un mot seulement au ministre de l'Intérieur. Il a laissé entendre que c'est moi qui ai suggéré une commission. Je tiens à mettre les choses au point et à en fixer la responsabilité sur le ministre. Si la prochaine session me retrouve en Chambre, je me promets de mettre de nouveau la question sur le tapis et de rappeler l'observation que je fais ce soir, pour que le ministre ne m'impute pas d'avoir fait nommer la commission. Ce soir j'affirme que j'ai parlé de commission incidemment seulement. C'est au ministre d'en prendre la responsabilité. A cette époque où il n'est question que de guerre, il faut voir à ce que les ministres ne se tiennent pas à l'écart pour contempler en simples spectateurs les efforts du ministre de la Milice et du ministre des Finances —du ministre de la Milice surtout. Je ne veux pas soulever la question du traitement des ministres, mais même pendant la guerre nous ne les payons pas pour garder la maison et laisser le pays s'administrer tant bien que mal. Le ministre a depuis longtemps la direction du ministère, et il ne nous a pas encore émerveillés par ses œuvres.

L'hon. M. ROCHE: Vous n'avez pas de scandales à me reprocher.

M. KNOWLES: Non, mais quand un homme dort, il ne peut pas tremper dans des scandales, soit dit sans malice. L'honorable député est notre ministre à nous et dans l'Ouest nous voudrions en être fiers. Qu'il nous arrive donc à la prochaine session avec un programme sortant de l'ordinaire, témoignant de l'activité déployée par notre représentant dans le ministère. Laissons faire les gens de l'Ontario; que le ministre de l'Intérieur, qui vient des prairies, nous prouve qu'il est l'homme de la position. De cette façon, quand nous discuterons les salaires, nous, les députés de l'Ouest, nous seront tout disposés à voir la proposition d'un bon œil.

L'hon. M. ROCHE: L'honorable député oublie évidemment que c'est sur son propre conseil qu'il a été nommé une commission à cet effet. Il devrait donc modifier son assertion. Qu'il en ait fait mention en passant ou autrement, sa proposition reste quand même. Son excuse rappelle les plaidoyers que mon honorable ami faisait en faveur de la protection; ils les faisait en passant, mais il les faisait tout de même. Ainsi, il a suggéré une commission et nous l'avons établie. Il est évident que maintenant que les commissaires sont saisis de la question, je ne me permettrai pas de faire de commentaires avant qu'ils fassent rapport.

Comme je l'ai fait observer, nous ne comptons pas faire de grandes choses au cours de la guerre. Il faut tout d'abord en finir avec la guerre, coûte que coûte. Je conviens que nous devrions arrêter une ligne de conduite que nous pourrions promulguer aussitôt la guerre finie.

M. KNOWLES: Il me semble qu'il serait bon que la Chambre mît ces questions à l'étude et les discutât longtemps avant la fin de la guerre. Je vois du bon dans une commission, mais je ne veux pas qu'on entende par là que le ministre se trouve relevé de ses devoirs.

M. TURRIFF: A deux reprises, j'ai demandé au ministre, au sujet de ces chemins de fer, si, après que nous aurons voté ce crédit de $15,000,000 pour le Nord-Canadien, il compte exiger que la compagnie, en plus des 40 pour 100 du capital-actions ordinaire que l'Etat possède aujourd'hui, transporte

au Gouvernement pour $15,000,000, disons $20,000,000 d'obligations supplémentaires.

Si je suggère cet avis, ce n'est pas que j'attribue une bien grande valeur à ces actions-là; mais je désire que le Gouvernement ne se trouve pas pris au dépourvu et qu'on ne puisse pas, à un moment donné, le prendre à la gorge, si je puis dire.

Le ministre demande que l'on prête à cette compagnie la somme de $15,000,000 dont elle a absolument besoin. S'il insiste comme l'intérêt du pays lui commande de le faire, la compagnie consentira à se dessaisir de ces autres actions qui, à l'heure actuelle, ne possèdent aucune valeur marchande. Qu'entend-il faire à cet égard?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cette question se rattache à l'amendement déposé par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), j'avais songé, pour plus de commodité, à faire mettre les deux sujets à l'étude en même temps, à la séance de lundi.

L'hon. M. ROGERS: Puisque le représentant de Saint-Jean promet de faciliter l'examen de cette question lundi prochain, nous ne perdrons pas plus de temps ce soir.

M. KNOWLES: Le ministre prétend-il que nous avons perdu notre temps ce soir? Je n'aime pas qu'il parle ainsi de perte de temps; car il ne doit pas considérer comme perdus les instants que l'on consacre à l'étude des problèmes de l'Ouest. Lundi, les lecteurs du "Winnipeg Telegram" seront peinés d'apprendre qu'il a tenu un tel langage.

(Rapport est fait sur l'état de la question.)

L'hon. M. ROGERS: Je propose que la séance soit levée et profite de l'occasion pour exprimer l'espoir que nous verrons lundi la fin des travaux de la présente session.

M. TURRIFF: Je crains que mon honorable ami ne s'abuse beaucoup.

La motion est adoptée et la séance est levée à minuit moins vingt minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Lundi, 15 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

VACANCES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu une notification qu'une vacance s'est produite dans la représentation à la Chambre des communes, par la mort de M. Berman Brown Law, représentant du district électoral d'Yarmouth, Nouvelle-Ecosse; et aussi que j'ai reçu la démission M. Joseph Octave Lavallée, représentant de la division électorale de Bellechasse, province de Québec, et que j'ai donné mandat au greffier de la couronne en chancellerie, de lancer une lettre de convocation d'élection pour les dits districts électoraux.

RETRAIT.

Du bill (n° 100) (C-2 du Sénat), déposé par M. Blain, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Manitoba-Ontario.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LES LOIS DE LA PROVINCE DE QUEBEC SUR L'ENSEIGNEMENT.

M. SEGUIN demande:

Relativement au rapport de l'honorable ministre de la Justice concernant la loi 5 George V, chapitre 45, de la législature d'Ontario, l'honorable ministre de la Justice croit-il qu'il serait du pouvoir constitutionnel de la législature provinciale de Québec d'édicter à l'égard de l'enseignement de la langue anglaise dans la province de Québec les mêmes lois et les mêmes règlements qui ont été édictés par la législature de la province d'Ontario à l'égard de l'enseignement de la langue française dans les écoles de cette dernière province?

M. l'ORATEUR: M. Séguin étant absent, je crois qu'il vaut mieux attendre son retour avant que je donne ma décision sur cette question, qui, à mon sens, n'est pas conforme au règlement.

L'hon. M. GRAHAM: Qu'elle reste en suspens jusqu'au retour de l'honorable député.

(La question reste en suspens.)

L'EMBARCATION "WALRONDO".

M. PARDEE demande:

1. L'embarcation "Walrondo", dont se servait antérieurement le surintendant du dragage, à Victoria (C.-A.), a-t-elle été vendue?
2. Dans l'affirmative, à qui et à quel prix l'a-t-elle été?
3. Quel en a été le premier coût?

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics):

1. Non.
2. $12,000.

SERVICE DES DEPECHES DANS LE COMTE DE LUNENBURG.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. A qui a été adjugé le transport des courriers sur la ligne Church-Lake, New-Cornwall et Mahone-Bay, comté de Lunenburg (N.-E.)?
2. Des soumissions ont-elles été demandées pour ce service? Dans l'affirmative, quels sont les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission?

L'hon. M. CASGRAIN (ministre des Postes): Le transport a été accordé à la plus basse soumission. Je donnerai les noms de ceux qui ont envoyé des soumissions et les prix de chacune lorsque le contrat aura été signé.

JUGE EXPERT DE BEURRE ET FROMAGE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC.

M. BOIVIN demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu une requête portant les signatures d'environ trois cents industriels de la province de Québec et demandant de nommer, comme juge expert du beurre et du fromage pour cette province, M. John O'Dell, autrefois de Montréal, mais demeurant maintenant à Abercorn (P.Q.)?
2. Dans l'affirmative, le Gouvernement s'est-il occupé de cette requête?
3. L'emploi en question a-t-il été donné à M. O'Dell? Dans la négative, qui a été nommé?

L'hon. M. HAZEN (au nom du ministre de l'Agriculture): 1. Le Gouvernement a reçu une requête de ce genre signée par quinze commerçants de beurre et fromage et quarante-six fabricants.

2. Oui.

3. Non. L'intention n'est pas de nommer personne comme juge expert du beurre et du fromage. Avant la réception de la requête M. J. E. D. Gareau a été nommé inspecteur du pesage du beurre et du fromage.

LE "RAINBOW".

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Avec votre permission, monsieur l'Orateur, je désire appeler l'attention du ministre des Affaires navales sur une dépêche, publiée samedi dernier, disant que le "Rainbow" avait capturé un navire qui, bien que d'origine mexicaine, aurait été affrété par une compagnie allemande et transportant une cargaison importante de sucre, de cuivre et de maïs. Puis-je demander s'il y a quelque vérité dans la dépêche.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine): Il y a quelques jours j'ai informé la Chambre que le ministère avait appris la capture par le " Rainbow " de la goélette à vapeur l' " Orégon ", mais que le Gouvernement était d'avis qu'il n'était pas utile de donner dans le moment aucuns détails sur cette affaire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je ne désire pas avoir plus de renseignements que cela, mais nous devons conclure de cette prise que le " Rainbow " croise dans l'océan Pacifique pour protéger notre commerce?

L'hon. M. HAZEN: Oui.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Puis-je savoir si les deux sous-marins qui ont été achetés au commencement de la guerre font aussi la surveillance?

L'hon. M. HAZEN: Oui, ils font continuellement une surveillance très active.

L'AVOCAT DE L'OPPOSITION DEVANT LA COMMISSION DAVIDSON.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Puis-je demander à l'honorable ministre qui dirige la Chambre aujourd'hui de nous dire si, oui ou non, c'est l'intention du Gouvernement de permettre à un avocat de l'opposition de comparaître devant la commission du juge Davidson au sujet des accusations portées, l'autre jour, par l'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie)?

Le très hon. sir GEORGE FOSTER: Oui, je crois pouvoir dire que l'on pourra désigner un avocat.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Comment?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne sais pas de quelle manière. Le premier ministre est absent, mais je crois pouvoir dire qu'un avocat sera nommé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: L'honorable ministre peut-il nous dire si cet avocat représentera les deux côtés de la Chambre, comme dans la commission Meredith-Duff?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Non, je ne puis donner aucuns détails.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Ceci n'est pas un détail; c'est un point important.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il est possible que ce soit important, mais je n'ai pas les détails.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je suppose alors que l'affaire étant à l'étude, la commission ne procèdera pas demain à cette enquête?

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je crois que la commission est convoquée pour demain, et mon très honorable ami devra, je suppose, attendre, pour une réponse à sa question, le retour du très honorable premier ministre, qui sera ici ce soir.

PROLONGATION DE LA DUREE DE LA LEGISLATURE FEDERALE.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami peut-il me donner aujourd'hui quelque renseignement sur ce qui a été fait de la pétition de la Chambre sollicitant une prolongation de son mandat? Le très honorable premier ministre nous a dit il y a quelques jours que cette pétition avait été transmise aux autorités impériales, mais il ne nous a pas dit s'il avait reçu quelque nouvelle de la décision prise à ce sujet.

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre de l'Industrie et du Commerce): La dernière nouvelle dont j'aie connaissance, c'est que cette résolution a été transmise, que l'affaire est dans les mains du gouvernement britannique et qu'il sera présenté un projet de loi devant les chambres anglaises. La chose est entre leurs mains.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Compagnie de chemin de fer Canadien-Nord—Prêt ne devant pas dépasser la somme de $15,000,000, remboursable à demande, avec intérêt payable tous les six mois au taux de six pour cent (6%) par année; prêt qui servira à défrayer les dépenses encourues ou à faire face aux dettes contractées en payant l'intérêt sur les garanties des compagnies comprises dans le réseau du chemin de fer Canadien du Nord ayant droit de priorité sur les valeurs garanties autorisées par le chapitre 20 des Statuts de 1914, et sur les versements du principal des garanties d'équipement et sur la construction; la totalité dudit prêt devant être garantie par une hypothèque sur l'entreprise de la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, et toute partie dudit prêt qui sera appliquée au bénéfice de toute compagnie comprise dans le réseau du chemin de fer Canadien du Nord devra être en plus garantie par une hypothèque sur l'entreprise de cette compagnie, lesdites hypothèques devant être rédigées dans les termes et renfermer les conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil. La disposition dudit prêt devant être sujette à la direction du Gouverneur en conseil, $15,000,000.

M. le PRESIDENT: Avant que le comité passé à l'étude de cet article, je dois dire que samedi soir, lorsque la Chambre en faisait l'examen, l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a proposé l'amendement qui suit:

[Sir Wilfrid Laurier.]

Qu'après le mot "approuvé" dans la 3e ligne à partir du bas des détails du crédit proposé, les mots suivants soient ajoutés: "Avant de faire ce prêt le Gouverneur en conseil demanvoies ferrées et autres propriétés de la compale Roi une option pour acquérir en aucun temps dans les limites de cinq ans de ladite date les voies ferrées et autres, propriétés de la compagnie et de toutes autres voies ferrées et propriétés comprises dans la compagnie du Nord-Canadien à tel prix qu'il semblera au Gouverneur en conseil dans les circonstances.

Au sujet des amendements soumis à la Chambre siégeant en comité, voici ce que May dit à la page 615 de la 11e édition de son traité:

Toute résolution relative à l'octroi d'argent forme une motion distincte, dont il ne peut être disposé que par acquiescement, ordre, rejet, sursis ou, par permission, retrait;... là cessent les pouvoirs du comité. Celui-ci peut voter ou réduire un crédit ou il peut en réduire le chiffre, soit par une diminution de l'ensemble, soit par l'omission ou la réduction des articles de dépense dont il se compose; mais, c'est à quoi se limitent les fonctions du comité.

Il y a de plus ceci à la page 616:

Le comité ne peut non plus attacher au vote d'un crédit aucune condition ni expression d'opinion.

Les pouvoirs du comité sous ce rapport sont tellement circonscrits qu'il semble que le Chambre elle-même ne puisse donner au comité des subsides l'ordre ni l'autorisation de proposer un tel amendement. Sur ce point, je cite May, à la page 607 de la 11e édition:

Un ordre au comité des subsides ne peut être proposé, attendu que, suivant la décision de l'Orateur, "rien ne peut être amené devant ce comité dont il ne lui ait pas été donné connaissance, avec détails, dans le budget déposé sur le bureau de la Chambre".

Il est donc à mon avis manifeste que l'amendement de l'honorable député de Saint-Jean est irrégulier, et c'est ce que je décide.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur le président, il va de soi que je m'incline de bonne grâce devant votre décision. Mon but se trouve, je crois, atteint par la simple représentation de cette motion, puisque, si le Gouvernement décidait de se prononcer contre moi, j'avoue que je n'aurais aucun espoir de la faire adopter, même au cas où vous auriez décidé qu'elle est régulière.

Je ferai observer au ministre des Finances que le texte même de la résolution porte que le prêt sera garanti par une hypothèque sur l'entreprise de la compagnie, cette hypothèque devant contenir telles conditions et stipulations que l'exécutif pourra approuver. Le texte actuel de la résolution permettrait au Gouvernement de stipuler que

la compagnie donnera au Gouvernement la faculté d'acheter le réseau du Nord-Canadien au prix dont on conviendra, et j'espère que l'idée que j'ai essayé d'exprimer dans l'amendement ralliera l'approbation du Gouvernement. Si je nourris pareil espoir, c'est que l'opinion publique au Canada se prononce de plus en plus fortement en faveur de la nationalisation de ce réseau. Ce qui a le plus contribué à populariser cette opinion, c'est que cette compagnie est venue assez souvent, peut-être même trop souvent, solliciter l'aide de l'Etat. Quand ce prêt de $15,000,000 aura été ratifié, la compagnie aura obtenu $70,000,000 à $80,000,000 de l'Etat à des conditions qui démontrent que, sans le concours financier de l'Etat, elle serait tombée en déconfiture. En proposant ce crédit, le ministre des Finances nous a franchement avoué que sans cette aide de l'Etat, la compagnie serait, en toute probabilité, obligée de passer aux mains des séquestres. On a affirmé la même chose il y a deux ans, lorsque la compagnie obtint la garantie de l'Etat pour ses obligations jusqu'à concurrence de $45,000,000. Or, puisque la compagnie a dû revenir demander à l'Etat $15,000,000, le Gouvernement devrait prendre une option de la compagnie ou se faire concéder le droit d'achat, dans un délai raisonnable, à un prix légitime, et cette option pourrait s'exercer ou non, selon que le Parlement à l'avenir en déciderait. Loin de moi la pensée de suggérer qu'on commette une injustice quelconque envers la compagnie. Il faut en convenir, sir W. Mackenzie et sir Donald Mann, n'en déplaise à leurs critiques, ont droit à beaucoup d'éloges et d'honneur pour l'esprit de progrès et la clairvoyance dont ils ont fait preuve. Ils ont réussi à construire un vaste réseau, de 8,000 à 9,000 milles, traversant nombre des plus riches régions du pays, et ce réseau, à l'avenir, deviendra un facteur de premier ordre pour le progrès du Canada.

A mon avis, ces messieurs ont droit à une aide légitime, et le Gouvernement doit les traiter avec équité. Seulement, en justice pour le public canadien, il ne faut pas que l'Etat, en leur prêtant son concours financier, se charge de tous les risques à courir, pour tirer la compagnie d'embarras et la remettre sur un bon pied financier, à l'avenir. Puis, quand luira de nouveau l'ère de prospérité comme nous en avons tous l'espoir, si l'Etat juge bon de nationaliser ce réseau, la compagnie sera alors en situation de se présenter devant le tribunal d'arbitrage, ou devant la cour d'Echiquier et de demander une somme exorbitante, même nombre de millions, prétendant à des bénéfices en perspective et forçant le pays à payer des sommes énormes pour cette propriété qui aujourd'hui se trouve pour ainsi dire entre les mains de l'Etat et que ce dernier, s'il voulait exercer ses pouvoirs, pourrait acquérir pour le chiffre des valeurs garanties qui sont en circulation contre le réseau.

En 1914, je proposai une résolution qui aurait eu pour effet d'accorder à l'Etat le droit d'acquérir les intérêts de Mackenzie et Mann, limitée, c'est-à-dire sir William Mackenzie et sir Donald Mann, pour une somme ne dépassant pas $30,000,000. J'ai été fort étonné d'apprendre de la bouche même du solliciteur général, se faisant l'interprète du Gouvernement dans cette circonstance, que cette somme de $30,000,000 ne tenterait nullement sir W. Mackenzie et sir Donald Mann, et que, plutôt que d'accepter $30,000,000 pour leurs intérêts dans le réseau, en sus de toutes les valeurs, garanties et obligations, ils laisseraient le réseau passer aux mains des séquestres. Je pouvais à peine en croire mes oreilles. Je ne pouvais concevoir que le solliciteur général fût autorisé à affirmer pareille chose devant cette Chambre, bien que sans doute, avant de se prononcer ainsi, il ait dû consulter les intéressés. Or, puisque la compagnie revient nous demander l'énorme somme de $15,000,000, il est temps que le Gouvernement en vienne à une entente avec sir W. Mackenzie et sir Donald Mann et qu'il soit bien compris que, s'il arrive dans un délai légitime, disons, cinq ans, que le Gouvernement et le Parlement décident dans l'intérêt du pays, de prendre possession de ce réseau, ils fixeront comme condition une somme raisonnable moyennant laquelle ils acquerront pour l'Etat les intérêts de ces messieurs dans le réseau.

M. BENNETT (Calgary): Je désire faire quelques observations cet après-midi, au sujet de ce crédit. J'ai déclaré, il y a deux ans, que le problème le plus important de nos affaires intérieures, était celui qui avait trait au transport dans le pays. C'est encore mon opinion. Malheureusement, toutes les récriminations que nous pourrons faire ne supprimeront pas cette question et aucune déception ne pourra nous illusionner un seul instant à propos des conditions en face desquelles nous nous trouvons. Je ne peux pas concevoir qu'il y ait aujourd'hui devant le pays en général une question d'une plus grande importance que celle que nous avons maintenant à résoudre.

Avant de faire quelques observations sur ce sujet, je voudrais faire prendre note, non pas dans un esprit de critique hostile, mais plutôt à titre de conseil, que l'on devrait autant que possible adopter une règle parlementaire pour que toute législation de chemin de fer fût présentée à la Chambre dans les premiers quinze jours de la session. Pendant de nombreuses années, depuis 1900 du moins, et longtemps auparavant, la législation computant des votes de millions de dollars par le Parlement, a été habituellement soumise à l'étude dans les derniers jours de la session. Il en est résulté qu'un petit nombre seulement de députés sont au courant de la question et ceux-ci se font une règle en général de ne pas laisser découvrir ce qu'ils savent du but réel de la loi présentée. Je crois que l'on devrait s'efforcer d'empêcher qu'une loi de ce genre fût présentée durant les derniers jours de la session. Je suis parfaitement certain que la Chambre, à cette période critique, n'a pas eu assez de loisir pour étudier cette affaire sous toutes ses faces. Qu'il me soit permis de suggérer qu'une loi de cette nature, comprenant un vote de deniers publics, pour venir en aide à des entreprises d'utilité générale comme les chemins de fer devrait être présentée dans les premiers jours de la session et laissée à l'étude des députés, même si elle ne devait pas être adoptée avant les derniers jours de la session.

Il n'y a pas de problème peut-être qui occupe plus l'attention des penseurs en Angleterre que celui de rendre efficace ce système de démocratie qui est compris dans nos institutions représentatives, que nous les appellions législatures ou parlements. En ce moment, l'anneau qui rattache le simple député de la Chambre et en réalité dans chaque Chambre du Parlement des colonies anglaises, au gouvernement qui a l'initiative des lois et qui d'après notre constitution utilise les deniers publics pour les besoins du pays, c'est le caucus. Il est inutile que je dise combien cette méthode est inefficace. Il n'y a personne ici qui ignore que le caucus est un moyen absolument inefficace de communication entre le simple député et le gouvernement qui a l'initiative des lois. La théorie de la constitution qu'un cabinet est un comité de la Chambre des communes ou du Parlement est une théorie excellente, mais la tendance de notre histoire a été depuis les derniers cinquante ans, d'augmenter, de raffermir et de développer le pouvoir du cabinet, tout en détruisant, en diminuant et en amoindrissant l'autorité du simple député. Quiconque a étudié l'histoire politique d'Angleterre durant les cinquante dernières années est au courant de ce fait. On a essayé en Angleterre de triompher de cette difficulté par différentes méthodes. On a compris que non seulement le pouvoir des cabinets avait augmenté, mais que l'autorité suprême du premier ministre du cabinet était devenue plus grande. Je crois que c'est M. Paul qui dans son histoire politique d'Angleterre, a signalé ce fait avec une grande autorité et une grande puissance.

Il doit y avoir quelque méthode, autre que celle en usage aux Etats-Unis, où le cabinet n'a pas du tout de représentant au congrès et où chaque député a le droit de proposer des lois d'une portée immense —il doit y avoir quelque méthode qui puisse maintenir le pouvoir et la force de la démocratie et en même temps conserver le système de cabinet du gouvernement que nous avons comme un comité du parlement responsable de l'initiative des lois.

Je fais ces observations parce qu'il n' a pas, à mon avis, de sujet qui démontre mieux mes observations que celui auquel je fais allusion. Il est absolument impossible aux membres de cette Chambre de saisir dans toute leur importance les questions qui se rattachent à cette législation des chemins de fer. Il est parfaitement absurde de s'attendre qu'en quelques jours des hommes puissent se rendre compte de toutes les influences que cette législation pourra avoir sur l'avenir du pays.

Heureusement, aujourd'hui, nous pouvons du moins avoir l'impression que ce qu'on nous demande de faire n'engage pas le pays dans une politique permanente comme quelques-uns d'entre nous regrettent que nous l'ayons été dans le passé.

Si nous adoptons une pareille mesure en ce moment, c'est parce qu'elle est nécessaire; nous sommes en face d'une nécessité qui ne connaît pas de loi et devant laquelle il faut s'incliner de temps à autre pour maintenir le crédit du pays; or, c'est là la question la plus importante en ce moment. Je fais ces observations, parce que nous sommes en face de la réalité et non de théories. Je me permettrai donc d'analyser la situation actuelle en quelques mots.

Le Canada occupe un vaste territoire; c'est l'un des plus grands pays qui existe au monde; il est aussi vaste et même plus étendu que les Etats-Unis d'Amérique; il comprend une bonne moitié du continent et il s'étend de l'Atlantique au Pacifique, du 49e parallèle aux régions Arctiques, or, quoique le chiffre de notre population s'élève

à moins de 8,000,000 d'âmes, nous possédons plus de 35,000 milles de voies ferrées. Cette Chambre sait, je n'en doute pas, qu'il n'existe que quatre pays au monde qui possèdent un plus long parcours de voies ferrées que le Canada. Ce sont les Etats-Unis d'Amérique, les Indes anglaises et les empires d'Allemagne et de Russie. En fait de chemins de fer, nous occupons donc le cinquième rang parmi les nations de l'univers. La simple mention de ce fait, si l'on tient compte de ce que je viens de dire, à savoir le chiffre limité de notre population et l'immensité de notre territoire nous fait de suite toucher du doigt l'importance du problème que nous devons envisager. Or, si nous étudions un peu ce problème, nous constatons que nous possédons pour ainsi dire quatre grands réseaux de voies ferrées au Canada: d'abord le réseau des chemins de l'Etat qui existe depuis 1867 et qui doit son origine à ce que nous pourrions appeler l'une des conditions de la Confédération—l'origine du mot Intercolonial lui-même nous fait saisir de suite quelle fut l'intention et le but que poursuivaient ceux qui ont créé ce système de transport. Au cours des années qui ont suivi, nous avons ajouté bien des milles à cette voie ferrée. L'Intercolonial a été prolongé jusqu'à Montréal; cette entreprise s'imposait nécessairement, et ce fut l'un des premiers actes d'administration de nos amis de la gauche, dès qu'ils arrivèrent au pouvoir. Les embranchements de l'Intercolonial ont été construits par le Gouvernement fédéral dans certains cas, tandis qu'un bon nombre ont été achetés en faisant l'acquisition de petits tronçonts de lignes dans les Provinces maritimes. A l'heure actuelle, il existe encore dans les provinces du littoral plusieurs petites lignes qui appartiennent encore à des particuliers, et dont l'acquisition ne coûterait pas cher au pays; je suis donc d'avis que nous devrions acheter ces embranchements avant de songer à faire l'acquisition de toutes les autres voies ferrées. Si je me permets de faire ces observations, c'est parce que je suis personnellement très bien au courant de la situation. Il y a ensuite le réseau du Grand-Tronc. Comme plusieurs de ceux qui ont pris la parole avant moi l'ont fait observer, ce chemin de fer, à l'époque où il fut construit, ne fut pas destiné à jouer le rôle qu'il joue aujourd'hui dans l'organisation des transports.

Ce chemin de fer qui, à l'origine, ne s'étendait que de Portland (Maine) à Montréal et à Toronto, fut finalement prolongé jusqu'à Chicago, et peu à peu, il a absorbé d'année en année un grand nombre de lignes de moindre importance. Ce n'est pas dû à l'exploitation du revenu du Grand-Tronc lui-même si la compagnie se trouve dans une malheureuse situation financière, en ce moment; cette situation a été créée par l'absorption de petites lignes que la compagnie a payé trop cher ou pour lesquelles très souvent, elle a garanti des obligations qui étaient entièrement disproportionnées à la valeur qu'elles pouvaient avoir pour le réseau. En général, c'est de cette façon là que la compagnie du Grand-Tronc a réussi à édifier son réseau.

Nous avons de plus le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique qui se trouve lié au réseau du Grand-Tronc; je me propose de faire un peu plus tard quelques observations au sujet de cette entreprise que je placerai sous le titre général: réseau du Grand-Tronc.

Tous nos collègues ne sont peut-être pas au courant de la situation; mais il n'en reste pas moins acquis qu'il n'y a pas un dollar, pour ainsi dire, dépensé pour le réseau du Grand-Tronc qui ne soit de l'argent anglais. Toutes les sommes qui ont été nécessaires pour édifier le Grand-Tronc sont des capitaux anglais, sauf un petit emprunt qui a été négocié sur le marché de New-York, il y a une couple d'années. Je ne sais si nos collègues sont au courant de la situation, mais je puis bien le dire, j'ai éprouvé une grande surprise, lorsque j'ai appris qu'environ $1,00,000,000 qui ont été dépensés pour édifier le réseau du Grand-Tronc n'ont jamais payé un sou de dividendes. Les détenteurs de ces valeurs sont actuellement au nombre d'environ 90,000, à l'heure actuelle, et le grande majorité de ces actionnaires résident soit dans les Iles-Britanniques, soit dans les possessions britanniques qui comprennent le monde entier.

Le réseau suivant, dans l'ordre chronologique, c'est le chemin de fer du Pacifique-Canadien. A ce propos, je me contenterai de vous faire observer que c'est la compagnie la plus riche, la plus puissante et qui s'occupe des intérêts les plus variés qui soit connue à l'heure actuelle dans le monde entier. Toujours dans l'ordre chronologique, le dernier réseau qui a été créé au pays, c'est le chemin de fer du Nord-Canadien. Le Grand-Tronc-Pacifique, c'est vrai, a été construit après le Nord-Canadien, mais je le considère comme une portion du réseau du Grand-Tronc. Comme je

l'ai fait observer, il y a une couple d'années, le Nord-Canadien doit son origine à l'ambition de deux hommes, pour lesquels l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) professe apparemment l'amitié la plus dévouée. Pour ma part, je me contenterai de faire observer, et mes observations deviendront de plus en plus énergiques à mesure que je les développerai, que le projet de se faire donner une promesse de vente sur le Nord-Canadien et de payer aux propriétaires un seul dollar pour acquérir les chartes qu'ils possèdent, serait de nature à soulever la juste réprobation et la condamnation de tous les citoyens du Canada; car ce serait violer tous les principes reconnus en affaires que d'obliger le Trésor à verser un seul dollard aux propriétaires du Nord-Canadien.

Comme je l'ai dit il y a deux ans, le réseau du Nord-Canadien s'est développé graduellement, il a étendu ses ramifications depuis le Manitoba en allant vers l'ouest jusqu'au Pacifique, et il les étend maintenant dans la direction de l'est jusqu'à Montréal et à Québec. Je n'ai rien à dire aujourd'hui des motifs dont se sont inspirés ceux qui ont construit ce réseau. J'ai déjà exprimé ce que j'en pensais et je me rappelle, à ce propos, les paroles d'un homme qui excellait à énoncer des principes. "Le ciel lui-même", disait-il, "ne saurait changer le passé; ce qui a été a été, et j'ai eu mon temps". Il disait peut-être vrai.

Voilà donc les réseaux de chemin de fer que nous avons aujourd'hui au Canada. Il y a de petites lignes ci et là dans les Provinces maritimes, plusieurs lignes indépendantes dans les provinces d'Ontario et de Québec, et quelques-unes dans l'Ouest; mais celles-ci sont intimement associées au réseau du Grand-Nord aux Etats-Unis. Dans l'est, le Michigan-Central, le Wabash et le Père-Marquette se raccordent à leurs terminus à Chicago, à Buffalo ou au rivage de l'Atlantique.

Telle est la situation. On demande depuis longtemps qui en est responsable; mais tout le verbiage possible ne contribuera en rien à l'amélioration de la situation. La guerre nous aura au moins enseigné que les récriminations ne servent de rien. Cependant, il est un certain principe d'après lequel on peut définir le degré de responsabilité du parti libéral et du parti conservateur à ce sujet. Un parti qui prend l'initiative de faire adopter une loi doit en subir la responsabilité, et si l'autre parti ne s'y oppose il en est lui-même responsable jusqu'à un certain point. C'est ainsi que je le pensais quand j'ai soutenu que le réseau de chemins de fer appartenant à l'Etat a été établi par suite d'une disposition faisant partie intégrante de la convention sur laquelle la Confédération fut basée. Le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal faisait partie du programme des libéraux, c'est à eux qu'il faut en tenir compte, et ils sont certainement heureux d'en accepter la responsabilité.

Ils auraient dû pousser ce prolongement jusqu'aux Grands lacs, en profitant de l'occasion qu'ils ont eue d'acquérir le Canada-Atlantique; voilà qui ne fait aucun doute. Le Grand-Tronc a payé le Canada-Atlantique au moins $1,000,000 trop cher. La construction du Grand-Tronc est due à Hincks, à Macdonald, à Cartier, et à d'autres hommes qui ont eu en mains les destinées de ce pays antérieurement à 1867; ces hommes ont contribué, dans une large mesure, à organiser ce chemin et à en assurer l'avenir.

D'après ce qu'a dit l'honorable député d'Edmonton, l'autre jour, il m'a paru croire qu'après leur arrivée au pouvoir les conservateurs ont tenu une conduite qui a contribué à l'échec subi par le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental-National. A mes yeux, c'est le parti libéral qui est entièrement responsable de ce qui est arrivé au Grand-Tronc-Pacifique. L'honorable député de Saint-Jean le comprenait ainsi quand il s'est réjoui de cet échec, car il a dit qu'il en rejaillissait beaucoup d'honneur sur le parti libéral; il ne l'a pas dit en propres termes, mais c'était le sens de ses paroles.

Au sujet du Grand-Tronc, je me rappelle le voyage que fit dans l'Ouest feu M. Hays avec sa suite, pour visiter cette région afin de déterminer l'attitude future de la compagnie; je me rappelle être allé à sa rencontre à Calgary avec les membres du Board of Trade et être allé passer le dimanche à Banff avec eux. Je sais quels étaient alors leurs rêves et leurs espérances, et je vois que le résultat actuel n'y est aucunement conforme. Il est tout juste d'ajouter qu'à cette époque ces hommes pensaient—ou du moins ils disaient—que les grandes villes de l'est du Canada où florissait l'industrie manifacturière, d'où provenait un trafic considérable, et qui étaient desservies par l'ancien réseau du Grand-Tronc, devaient être reliées aux prairies de l'Ouest afin que le Grand-Tronc fût en état de participer au grand développement qui devait infailliblement se produire dans cette région. A cette époque, ces hommes n'eussent demandé qu'à prolonger le réseau du Grand-Tronc jusqu'à Winnipeg et Edmonton, et à opérer certains raccordements dans l'Est en se ser-

vant des commodités déjà établies ou en les développant de façon à pousser définitivement leur chemin jusqu'à la côte du Pacifique.

Malheureusement, le projet qui fut soumis au Parlement n'avait aucune ressemblance avec celui que M. Hays et ses associés avaient conçu et désiraient faire adopter. On n'a pas oublié que M. Hays a porté à la connaissance du public ce qu'il demandait de l'ancien gouvernement et que ce dernier n'a pas accompli. Le parti libéral a engagé le pays dans cette entreprise qui était combattue par le parti conservateur et, par conséquent, c'est le parti libéral qui doit en porter la responsabilité. C'est un principe fondamental de notre constitution. Si le parti conservateur avait consenti à cette proposition et l'avait acceptée, il serait également à blâmer, car, lorsqu'un parti soumet un projet, l'autre parti est libre de l'approuver ou de le combattre.

Le Transcontinental national qui a coûté, jusqu'à présent, $152,000,000 au pays, a été construit surtout pour des fins politiques. Je concèderai que nos honorables adversaires, qui étaient alors au pouvoir, espéraient que cette voie ferrée deviendrait utile un jour; mais, à la lumière des renseignements que nous possédons aujourd'hui, j'ajoute qu'ils ont fait preuve d'un manque absolu d'intelligence des affaires, en entreprenant de construire la ligne de Winnipeg à Québec, de jeter un pont sur le Saint-Laurent et de prolonger la voie jusqu'à Moncton dans le Nouveau-Brunswick—en commençant, comme le disait le ministre des Finances, l'an dernier, par construire la cheminée d'abord, et la maison ensuite. Le parti libéral, cependant, ne doit pas être condamné sans retour, dans cette affaire, et j'expliquerai pourquoi, dans un instant.

A l'heure présente, les honorables membres de la gauche doivent être convaincus de leur erreur, mais je répète qu'ils ne sont pas les seuls à blâmer. Depuis un an, je me suis activement occupé de cette question et j'en suis venu à me dire que toute la population de ce pays était alors atteinte de la maladie de la spéculation et des entreprises hasardeuses. Nous n'avions pas un réel besoin du Grand-Tronc-Pacifique tel qu'il a été construit et il n'y avait pas plus de raison d'entreprendre la construction du Nord-Canadien et du Transcontinental-national qu'il y en aurait d'instituer une chambre des lords au Canada. Je suis encore à me demander comment il se fait que des hommes d'affaires, des hommes de calcul, mûris par l'expérience, ont pu concevoir un pareil projet. Je n'ai encore entendu ni une bonne raison ni une excuse plausible.

Dans une assemblée publique tenue dans ma circonscription, j'ai osé un jour, exprimer mon opinion sur cette question et mes propres amis n'ont pas manqué de me critiquer sévèrement; ils m'ont reproché mon peu de confiance dans l'avenir du pays et mon pessimisme. Sous le régime de nos institutions démocratiques, c'est le peuple qui doit lui-même porter la responsabilité de la situation dans laquelle nous nous trouvons. La faute n'en est ni au Gouvernement ni à l'opposition, car aucun gouvernement n'aurait soumis au Parlement un semblable projet, s'il n'avait pas été demandé par l'opinion publique, par les chambres de commerce, par les conseils municipaux, par les associations agricoles et commerciales. Ces diverses insitutions adoptaient des résolutions demandant la construction de nouvelles voies ferrées, sans songer qu'il faudrait un jour les payer. On ne donnait aucune raison; on se bornait à demander au Gouvernement de construire des chemins de fer et de dépenser de l'argent sans se préoccuper des échéances. Tout le monde était animé d'un superbe optimisme et ne parlait que du développement du pays.

Un mot maintenant du Nord-Canadien dont la construction était déjà commencée à cette date. La nécessité de cette entreprise ne m'a jamais été clairement expliquée bien que j'aie entendu deux hommes publics, aujourd'hui disparu de la scène, en donner une excuse plausible. Une autre chose que je n'ai jamais pu comprendre c'est pourquoi l'honorable chef de l'opposition a permis la construction de ces deux voies, le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. C'est en 1905 que le réseau du Nord-Canadien a été construit jusqu'à la ville d'Edmonton; je me rappelle les réjouissances par lesquelles cet événement a été célébré. Je me rappelle également qu'au lieu de fondre ces deux réseaux en un seul ou d'adopter un moyen quelconque d'empêcher le Grand-Tronc-Pacifique d'être construit parallèlement au Nord-Canadien, on a décidé la construction du Grand-Tronc-Pacifique, tout en permettant au Nord-Canadien de continuer la construction d'embranchements partout où le besoin s'en faisait sentir.

Pour donner effet à une résolution adoptée par la Chambre, ils ont aussi inscrit dans le recueil de nos lois des prescriptions

législatives dont l'exposé des motifs, comme le texte de la résolution, déclarait que le Canadien-Nord serait un réseau transcontinental reliant les deux océans, de même qu'il avait fait la même déclaration, dans des termes identiques, au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Certes, cette conduite étonnera quiconque s'arrêtera un instant pour y réfléchir. En 1911, au moment même où la situation commençait à s'assombrir, une population de moins de 8,000,000 d'habitants a permis à l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux de déposer et de faire adopter par le parlement un projet de loi accordant $35,000,000 au Nord-Canadien pour qu'il prolongeât son réseau de la tête des Grands lacs dans la direction de l'est, bien que personne n'ignore qu'une somme beaucoup moindre aurait assuré l'efficacité des voies de communication existantes, sans créer les embarras dans lesquels nous sommes maintenant plongés.

Une centaine d'hommes d'affaires m'ont demandé—et ils ont fait la même question à tous les députés, j'en suis certain—quelle était l'explication de cette conduite. L'explication raisonnable, et elle est très simple, c'est qu'une élection approchait. Nous devrions envisager ce projet avec beaucoup de candeur, d'autant plus que les deux partis ont leur part de responsabilité, car le parti conservateur de ce temps-là, qui était dans l'opposition, ne s'est pas opposé à ce don de $35,000,000 au Canadien-Nord; il ne l'a pas combattu. Les documents le prouvent, et le parti conservateur doit accepter sa part de responsabilité, comme le parti libéral, parce que l'un a pris l'initiative du projet de loi et que l'autre ne s'y est pas opposé, ce qui l'a rendu complice.

Pourquoi le parti conservateur n'a-t-il pas combattu le projet de loi? La réponse saute aux yeux, j'imagine—parce qu'une élection était imminente. Une élection a donc obligé la population canadienne à faire un don de $35,000,000 pour prolonger le Canadien-Nord de Port-Arthur vers l'est.

Après la défaite des libéraux, le parti conservateur a hérité de ces legs. Le représentant d'Edmonton (M. Oliver) n'est pas injuste d'ordinaire; cependant, il a déclaré l'autre jour que l'attitude du parti conservateur envers le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental a contribué dans une certaine mesure aux embarras dans lesquels ces entreprises se sont trouvées. Je me demande s'il a réfléchi à ce qu'a fait le parti conservateur. Au mois de janvier 1912, je me trouvais à Londres, en Angleterre, et l'agent financier du Canada m'a dit dans une banque: "Le Canada, j'imagine, ne foulera pas aux pieds ses engagements envers le Grand-Tronc-Pacifique." J'ai été bien aise de lui dire, comme tout Canadien l'aurait fait: "Les ministères peuvent se succéder, mais les obligations de l'Etat demeurent." Ainsi, loin de rien faire pour embarrasser le Grand-Tronc-Pacifique et le Transcontinental, le parti conservateur a agi tout autrement; il a adopté des lois prolongeant le délai d'une année à l'autre, afin que ce chemin de fer ne fût pas exploité à perte, mais fût en mesure de payer ses dettes, lorsque la situation changerait et que les temps deviendraient plus prospères.

En ce qui concerne le Transcontinental, il n'y a pas un seul membre de la députation, j'en suis certain, qui ne sait non seulement que le Grand-Tronc-Pacifique n'aurait pas pu prendre possession du Transcontinental, d'après ce que nous savons de la situation financière où il se trouvait alors, émettre l'idée qu'il devait le faire eut été ajouter à son déficit 3 p. 100 sur les frais de premier établissement, c'est-à-dire au moins $5,000,000.

Voici quelle était la situation: Le Transcontinental était encore inachevé; le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique n'était pas construit jusqu'à la côte du Pacifique; son droit aux $35,000,000 disponibles pour la construction dans l'Est avait été établi; ces embranchements dans les prairies étaient très avancés; et il avait des indices de la crise financière qui s'est ensuite déclarée. Que fallait-il faire? Quant à moi, je n'hésite pas à dire que, si j'eusse été dictateur, j'aurais suspendu la construction du Nord-Canadien à l'est des Grands lacs; je n'aurais pas pris l'engagement de garantir les trois et demi pour cent d'intérêt sur la somme de $35,000,000; j'aurais arrêté la construction de ce chemin de fer; bien plus, j'étais sur le point de dire et je dirai maintenant que, à mon avis, la voie du Transcontinental sur une distance de plusieurs milles doit être enlevée et reconstruite dans un autre endroit où elle aura quelque utilité. C'est dans ces circonstances que le Parlement a accordé au Nord-Canadien des subventions en argent. Il l'a fait d'année en année. Je ne crains pas de répéter ce que je disais il y a deux ans; nous n'aurions pas dû le faire.

Je vois maintenant que j'ai manqué à mon devoir en n'appelant pas alors l'attention là-dessus. Mais nous avons voté les subventions. Si l'on a prolongé la voie du Nord-Canadien jusqu'au Pacifique, nul ne peut dire que la faute en est au parlement fédéral. Avec une complaisance dont le

mot ne donne point d'idée, la province de la Colombie-Anglaise s'est chargée de garantir le remboursement des obligations du Nord-Canadien, et c'est ainsi que la ligne peut être prolongée depuis Yellowhead-Pass jusqu'à Kamloops, puis, de là, jusqu'au bord de la mer. A de certains endroits, le Nord-Canadien longe la voie du Pacifique-Canadien, tandis qu'ailleurs il suit le même parcours que le Grand-Tronc-Pacifique.

Pour ce qui est des perspectives de l'avenir, d'ici à bien des années on ne pourra pas recueillir par là assez de trafic pour payer l'intérêt de la construction de la voie. Les rampes sont douces, les courbes sont de fort rayon et, sauf le trafic, la ligne possède tout ce qu'il faut. Or, eu égard aux circonstances présentes, le trafic va se faire attendre assez longtemps. Le Parlement a voté des subventions en argent pour aider à l'achèvement de cette ligne. A l'époque où la responsabilité de la Colombie-Anglaise était seule engagée, il eût peut-être mieux valu laisser les choses en l'état jusqu'à ce qu'on pût faire l'inventaire de la situation et trouver quelque moyen de tirer partie de la partie de la ligne qui traverse les montagnes.

Aujourd'hui que l'on sait à quoi s'en tenir, il n'y a rien à gagner à récriminer, à se reporter vers le passé. Il y a deux ans, nous garantissions pour $45,000,000 des obligations du Nord-Canadien sur la foi des représentations que l'on croyait véridiques, mais dont la fausseté est maintenant démontrée. Aujourd'hui, chose épouvantable, nous constatons que le Nord-Canadien est incapable de remplir ses engagements et que le Grand-Tronc-Pacifique est pour ainsi dire en banqueroute. Quel parti à prendre?

Nous pourrions, a-t-on dit, ou prendre possession de ces chemins de fer, ou leur venir en aide, ou bien les mettre en liquidation. Pour ma part je n'ai jamais eu le moindre doute quant au parti à prendre; tous les raisonnements auxquels j'ai prêté l'oreille n'ont pu me faire changer d'avis. Je serais en faveur de la mise en liquidation des deux lignes de chemin de fer. Voilà qui a l'air fort grave et, aux yeux de plusieurs, semble absolument impossible.

Je me bornerai à rappeler que huit sur dix des chemins de fer américains ont été mis en liquidation et que, à l'heure actuelle, il y a encore aux Etats-Unis un système de voies ferrées en liquidation. Il n'existe qu'un seul moyen d'éliminer les actions majorées et d'écarter les obstacles qui entravent la nationalisation de ces deux entreprises: c'est de nommer un syndic ou d'effectuer une réorganisation qui ait le même effet que la nomination d'un syndic.

Examinons un instant la situation du Grand-Tronc-Pacifique. Cette compagnie a trois sortes d'obligations: celles qui lui sont propres, celles qui sont garanties par le Gouvernement et celles qui ont la garantie du Grand-Tronc.

Les obligations que nous avons garanties ont fait prendre au Gouvernement des engagements qu'il est obligé de respecter en temps de crise financière aussi bien qu'aux époques de prospérité. A ce propos, j'espère qu'à l'avenir le ministre des Finances indiquera les obligations extraordinaires au bas de son compte de balance, car l'exposé de la situation financière du pays n'est ni exact ni complet s'il n'indique les engagements que le Gouvernement a pris en garantissant ces obligations-là.

Il nous incombe donc de payer l'intérêt des obligations émises par le Grand-Tronc-Pacifique relativement à ses lignes des montagnes et des prairies, lignes qui sont hypothéquées en notre faveur. Cet intérêt, il faut le payer bon gré mal gré si l'on veut que le pays garde son rang parmi les nations et conserve sa bonne renommée financière; il faut le payer sous peine d'avouer que le Canada est en banqueroute.

Parlant des obligations garanties par la compagnie du Grand-Tronc, mon honorable ami d'York-Sud (M. Maclean) a dit que l'on devrait dès aujourd'hui prendre possession de ce chemin de fer. Je dois faire observer à ce propos que la garantie donnée par le Grand-Tronc diffère de la nôtre. Pour ma part, je ne suis pas prêt à reconnaître que les contribuables canadiens devraient se substituer aux actionnaires du Grand-Tronc. Quand nous aurons sous les yeux les renseignements et que nous serons en mesure de discuter la question comme il convient, la Chambre décidera peut-être qu'il vaut mieux dégager le Grand-Tronc de ses engagements en ce qui concerne la garantie des obligations du Grand-Tronc-Pacifique et, prendre possession de tout le réseau.

Mais aujourd'hui, les actionnaires et les créanciers du Grand-Tronc-Pacifique ont la garantie de l'Etat et de la compagnie du Grand-Tronc; et tant que cette dernière n'aura pas d'une façon ou d'une autre réglé ses obligations relativement au Grand-Tronc-Pacifique, je ne puis me convaincre que la Chambre ferait son devoir à l'égard de la nation en faisant l'acquisition du chemin de fer. Il est bien facile de dire que le Grand-Tronc-Pacifique doit $15,000,000

au Grand-Tronc et $15,000,000 à la Grand Trunk Pacific Development Company, et que nous n'avons qu'à nous faire transférer les obligations. Très bien; rien de plus facile que d'acquérir le Grand-Tronc-Pacifique. Mais en devenant les propriétaires nous substituons pour la garantie du Grand-Tronc—une garantie que les actionnaires de la compagnie réunis à cet effet en assemblée régulière à Londres, après mûre réflexion et discussion, décidèrent de donner—la garantie des contribuables canadiens.

Avant de nous engager ainsi, je veux m'assurer que nous avons pris toutes nos précautions; que nous avons, relativement au trafic, conclu des arrangements qui nous préservent de l'établissement à nos dépens de villes et de ports étrangers. C'est pourquoi je vote volontiers pour un crédit qui nous permettra de faire une enquête dans le but de nous faire renseigner par des experts sur ce qui nous reste à faire pour démêler une situation qui devient très critique. Voilà pour le Grand-Tronc-Pacifique, et l'opportunité d'en faire l'acquisition maintenant.

Passons au Nord-Canadien. Je ne m'étendrai pas sur les chiffres aujourd'hui; ils sont plutôt ennuyeux et la voix me fait beaucoup défaut.

Qu'est-ce que nous allons faire du Nord-Canadien? Mon honorable ami de Saint-Jean (M. Pugsley) nous conseille d'enregistrer une option d'achat. En substance, la situation du Nord-Canadien se résume à ceci. Ses obligations sont garanties par les provinces jusqu'à concurrence de $107,000,000 et par le fédéral pour $101,000,000; par conséquent $208,000,000 de ses obligations se trouvent garanties par les provinces et le Dominion. C'est-à-dire que la nation doit voir à maintenir le crédit du pays ou des provinces en payant l'intérêt sur ces obligations. Ensuite, nous nous sommes engagés,—il est maintenant trop tard pour y revenir excepté dans le but de nous en rendre compte—à payer bon gré mal gré, deux ans durant, l'intérêt sur $45,000,000 d'obligations que le Gouvernement a garanties et, trois ans durant, l'intérêt sur $35,000,000 d'obligations du même genre, et la Colombie-Anglaise s'est engagée à payer l'intérêt de trois ans sur une somme énorme dépensée à construire la ligne jusqu'au Pacifique. Il faut donc payer quand même.

L'état qu'on a produit montre qu'il reste $147,000,000 d'obligations du Nord-Canadien en circulation qui ne sont pas garanties par l'Etat. Sur quelles sûretés reposent-elles? On a d'abord déposé en garantie chez une compagnie fiduciaire les certificats des titres du Nord-Canadien à des propriétés qui prennent les noms de compagnies filiales. Il y a les têtes de ligne du lac Supérieur, le système télégraphique, la compagnie de messagerie. De plus, va-t-on nous dire, le réseau du Nord-Canadien se trouve hypothèqué. Il est vrai qu'il y a deux ans nous avons garanti encore un autre $45,000,000. Je pense qu'il vaudrait mieux, et tout Canadien sérieux doit le comprendre, perdre les $45,000,000 plutôt que de nous charger de ces obligations. Le problème quant au Nord-Canadien est des plus simples. Vous voulez éviter la liquidation, parce que notre crédit en souffrirait. Je vous demande alors comment nous y prendre pour régler la question de ces $140,000,000 d'obligations non garanties? Il y a les obligations garanties par le fédéral; les obligations garanties par les provinces; et les obligations non-garanties. Quant à moi, tant que je siégerai à la Chambre, je m'opposerai à ce que l'on fasse endosser ces obligations non-garanties par le contribuable canadien, en substituant ce dernier au Nord-Canadien. Je ne veux pas qu'on dise à nos nationaux qu'ils ont à fournir une garantie et un nantissement pour des obligations non garanties. Si des capitalistes anglais ont acheté au pair ou à prime $25,000,000 de bons de dividendes du Nord-Canadien; s'ils ont acheté au pair $140,000,000 d'obligations perpétuelles non garanties portant 4 p. 100 d'intérêt, c'est leur affaire. Mais je m'insurge contre le projet de faire endosser par huit millions de Canadiens les obligations non garanties d'une compagnie de chemins de fer. Je vais plus loin. Non seulement la transaction est mauvaise en principe et en pratique; mais elle encourage les compagnies des chemins de fer à falsifier leur capital et leurs obligations. Voici une phase de la question que je développerai dans un instant. Si nous vous chargeons du Nord-Canadien, ou si nous empêchons une liquidation; si nous nous interposons pour recevoir la recette; si nous entreprenons la réorganisation du réseau; alors nous devrons suivre dans notre réorganisation l'exemple des liquidateuhs du Wabash, il y a deux ans, ainsi que celui des liquidateurs du chemin de fer de Frisco qui sont à effectuer la réorganisation de cette ligne, et celui des liquidateurs du chemin de fer de Rock-Island, qui s'efforcent de réorganiser cette compagnie.

Nous devons agir d'après les principes dont les hommes d'affaires tiennent compte

et si le pays doit prendre à sa charge ces obligations de 4 p. 100 non garanties, cela lui devient impossible, en donnant pour fondement à ces obligations une valeur de 100 p. 100. Je ne m'oppose pas à un système de réorganisation quelconque qui pourrait donner quelque valeur à ces obligations, mais je dénoncerais avec énergie tout effort tenté en vue de substituer au réseau du chemin de fer du Nord-Canadien qui a représenté la garantie de leur mise sur le marché et de leur vente, le crédit collectif de la population du Canada. C'est la raison pour laquelle il me semble que nous devons aller plus loin que nous ne nous sommes rendus; nous devons en agir ainsi le plus tôt possible, afin qu'on puisse trouver l'occasion, par le placement de ces obligations dans une compagnie de prêt ou par tout autre moyen, d'arrêter quelque projet de réorganisation, parce que je crois qu'il est passé le temps où les hommes d'affaires et d'intelligence, qui siègent en cette Chambre, doivent s'effrayer des mots "mise sous séquestre". C'est un épouvantail que ces mots "mise en séquestre". Tout ce qu'elle signifie, c'est qu'on nomme quelqu'un qui prend charge de l'ouvrage et qui conserve ce dernier pour ceux dont l'argent a servi à sa construction.

J'aimerais dire cela à l'honorable député de Saint-Jean, qui parle des magnifiques entreprises exécutés par Mackenzie et Mann. La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien est une organisation qui doit son origine à ce Parlement. Il ne s'agit ni plus ni moins que d'une loi qui a donné les pouvoirs accordés aux compagnies, et l'existence légale, en cette dernière qualité, à deux ou trois hommes à qui il a imposé, d'un côté, la responsabilité et, de l'autre, l'avantage de construire un réseau destiné au transport. Ils se sont organisés en société et, d'une part, ils ont, sous cette désignation de compagnie, emprunté des centaines de millions de dollars, tandis que, de l'autre, ils se payaient cet argent, en leur qualité d'entrepreneurs, tout cela pour construire ce que nous avons maintenant—un chemin de fer. C'est là toute l'histoire, ainsi résumée qu'il m'est possible. Et qu'on l'observe bien, l'argent qui fut emprunté d'un côté fut, à l'exception des $140,000,000 dont j'ai parlé, emprunté grâce à la garantie collective de chaque habitant non seulement du Dominion, mais encore de chacune des provinces. Dans un cas, il s'agissait du crédit collectif de la population des provinces et, dans l'autre, du crédit du Dominion constituant un tout. Avec cet argent, sous un autre nom et avec l'existence corporative qu'on leur accorde ailleurs Mackenzie et Mann construisent ce réseau de transport et le remettent à qui? A ceux dont l'argent l'a bâti? A ceux dont le crédit en a assuré la construction? Aucunement. Chaque année, ils se sont adressés à ce Parlement pour nous demander de leur donner plus d'argent pour leur permettre de continuer l'exploitation de quelqu'ouvrage qu'ils n'avaient ni créé ni construit, mais qui devait sa propre existence et son maintien au crédit collectif de la population de ce pays. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons obtenir de mise en séquestre, parce que, après tout, il peut arriver que l'attitude du ministre des Finances soit celle qu'il convient d'adopter. En outre, en temps de guerre, nous devons accepter l'inévitable; on doit, au moins, respecter entièrement l'avis de ceux qui sont chargés des responsabilités financières et du soin de se procurer les montants considérables dont nous avons besoin, en vue des dépenses que la continuation de la guerre nous force d'effectuer.

Donc, en supposant que le ministre des Finances a raison et que j'ai tort, qu'allons-nous faire? Nous sommes en présence de cet état de choses: nous devons soit aider ce chemin de fer, soit le laisser mettre sous séquestre, et vu que nous l'acceptons pas cette dernière alternative, pour les raisons que le ministre a données, nous devons donc venir à son secours.

Quelles sont les conditions auxquelles, parlant en ma qualité d'habitant de l'Ouest, je suis prêt à contribuer au salut du crédit de ce pays? A mon avis, ces conditions sont très simples. La première de toutes, c'est que tout prêt consenti à ces lignes doit être recouvrable à demande. Je ne me permettrais pas de contribuer à ce qu'on donnât un seul dollar de plus à l'un ou l'autre de ces réseaux, à moins qu'il ne fût recouvrable à demande. En effet—et mon honorable ami qui vient de reprendre son siège le sait bien—si l'argent est prêté à demande, on peut le réclamer, aujourd'hui, et instituer des poursuites, demain; ou encore, on peut fort bien ne pas le demander, mais instituer une poursuite en vue du paiement.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que l'honorable député ne ferait pas.

M. BENNETT (Calgary): J'ignore si l'observation que mon honorable ami vient de faire reflète son sentiment intime, mais, parlant en mon nom personnel, je dis que si les réseaux étaient administrés ainsi qu'ils l'ont été, je n'hésiterais pas à instituer des poursuites, dès demain matin. Donc, avant

tout, un emprunt à demande. A mon avis, cela implique la haute main absolue sur la situation; je sais quand il s'agit d'un emprunt temporaire sur lequel j'ai la haute main, et je sais quand il s'agit d'un emprunt à terme que je puis réclamer, ce qui me permet de rentrer dans mes fonds ou de prendre possession.

Si la prospérité nous revient demain ou après-demain, tant mieux pour nous; nous serons remboursés de notre argent, et dans un certain nombre d'années, nous aurons recouvré les $45,000,000 prêtés il y a deux ans au Canadien-Nord et au Grand-Tronc Pacifique. Il y a d'abord le prêt remboursable à demande. Je n'hésite pas à dire que, s'il nous faut faire un prêt, cette condition soit imposée, pour sauvegarder le crédit public du Canada.

Ayant alors décidé de faire un prêt à vue, quelles conditions, d'après moi, doit-on imposer? Le taux de l'intérêt et les conditions ayant été réglées, je demande que l'Etat règle la distribution de l'argent; en d'autres mots, je veux que le ministre des Finances soit responsable au Parlement de chaque sou de ce prêt. Je ne veux pas que ce gens puissent l'employer à leur guise; je demande que le ministre des Finances accepte la responsabilité de cette dépense, pour ceux qui vont faire le prêt. Il me répondra peut-être "Pourquoi me chargerais-je de cette responsabilité? Je ne fais que prêter l'argent? Nous faisons plus que prêter de l'argent. Nous sauvons deux entreprises de la ruine, et parce que nous voulons protéger le crédit public, nous ne les mettons pas en séquestre. Mais le ministre des Finances est pour moi réellement un séquestre et comme tel, et je demande et j'espère, et Dieu me prête vie, j'insisterai pour qu'il veille à la distribution de cet argent jusqu'au dernier dollar, lement le vote. Je veux que chaque dollar en soit appliqué à payer les dettes qui ont employé aux fins pour lesquelles le Parlement le vote. Je veux que chaque dolla en soit appliqué à payer les dettes qui ont été contractées, et qui doivent l'être à cause de l'accroissement des frais permanents, si nous voulons protéger le crédit de l'Etat.

Une question importante se présente au sujet du Nord-Canadien, et c'est la troisième demande que je fais au ministre des Finances. Les dépenses d'exploitation du réseau du Nord-Canadien dépassent de beaucoup les recettes. D'après ses propres estimations qui ont été déposées sur le bureau de la Chambre, le Nord-Canadien, pour l'exercice se terminant le 30 juin 1917, aura apparemment un revenu net de près de 10 millions de dollars. Or, je vous déclare, monsieur le Président, que je proteste si on laisse à Mackenzie et Mann la gestion de ces 10 millions.

M. TURRIFF: Très bien.

M. BENNETT (Calgary): Je ne veux pas que ces deux hommes, qui ont commis les contradictions que l'on sait entre l'estimation des revenus de cette année et des précédentes, continuent à diriger eux-mêmes l'emploi des recettes de leurs lignes. Je n'ai pas confiance en eux. Le peuple canadien ne souffrira pas un seul instant que les impôts qu'il verse au trésor soient employés à sauver ce chemin de fer de la banqueroute, si l'on se propose, monsieur le président, de laisser entre les mains de ces deux hommes les recettes de ce réseau. Je suis fermement convaincu que cela ne doit pas être permis.

Je veux faire remarquer à la Chambre que ce prêt que l'on va faire à ces compagnies de chemin de fer représente une taxe de $3 par tête d'habitant, hommes, femmes et enfants, dans le but de payer les intérêts et réclamations qui pourront être faites au Gouvernement, parce que ces deux compagnies n'ont pas payé leurs obligations. Mais il y a quelque chose de pire que de ne pas payer ses dettes, et lorsque l'histoire de ces chemins de fer sera écrite, on verra que l'absence de bon sens chez le peuple canadien sera autant en évidence que le défaut de payer les intérêts de la part de ces compagnies.

Maintenant que j'ai fait la revue de la situation, et que nous avons vu où nous en sommes, je crois être l'écho fidèle des vœux de la partie du pays où j'habite, lorsque je dis qu'il ne faut pas laisser à ces hommes l'administration des recettes de ces lignes. Je ne prétends pas que l'exploitation des lignes soit mal faite; je ne suis pas un homme de chemin de fer. Mais je veux donner un exemple du gaspillage que ces deux administrateurs y font. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) a parlé l'autre jour. Lui et moi nous allons souvent à Toronto. Quelquefois nous voyageons par le Nord-Canadien, quelquefois par le Pacifique-Canadien. La compagnie du Nord-Canadien n'a pas plus de droit de faire circuler un train entre Ottawa et Toronto qu'elle en a d'en faire circuler un d'ici au Kamchatka. Elle n'a aucun permis. Chacun ici sait cela.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable député voudrait-il nous dire pourquoi?

M. BENNETT (Calgary): La raison est celle-ci: il y a sans celui-ci des trains en

nombre suffisant pour répondre aux demandes des voyageurs de nuit entre Ottawa et Toronto. Le Nord-Canadien fait circuler entre ces deux points un train par jour. J'ai passé par le train de nuit et j'y ai plusieurs fois compté les voyageurs, dans le but de m'assurer quel peu bien être le chiffre de la recette. Je sais combien il faut de voyageurs pour qu'un train se rembourse de sa dépense. Le maintien de ce convoi n'implique rien de plus ni de moins qu'une charge fixe sur les revenus de ce chemin de fer, lorsque cet argent devrait être employé à la construction de wagons à marchandises à mettre sur le réseau de Goose-Lake dont parlait l'autre soir mon honorable ami, pour permettre aux cultivateurs d'expédier leur grain. Voilà ce que je veux dire.

M. MORPHY: Pourquoi l'honorable député ne supprimerait-il pas le train du Pacifique?

M. BENNETT (Calgary): Ce train du Pacifique-Canadien est exploité de manière qu'il accuse un excédent de 20 millions, et il était là le premier.

M. MORPHY: Donnons alors un peu de cet argent à l'autre ligne.

M. BENNETT (Calgary): J'espère que mon honorable ami ne manque pas d'intelligence au point de faire sérieusement une semblable remarque.

M. MORPHY: Je ne vous demande point de me faire subir de pareilles impertinences. Il est vrai que l'on peut s'attendre à n'importe quoi de votre part....

M. BENNETT (Calgary): Je m'étonne...

M. MORPHY: L'honorable député se fait ici l'avocat du Pacifique-Canadien.

M. BENNETT (Calgary): Mon honorable ami, qui remplit cette charge pour le Nord-Canadien, a pu au moins montrer l'esprit qui l'anime. Quant à moi, je ne suis pas l'avocat du Pacifique-Canadien.

M. MORPHY: C'est la réputation que vous avez.

M. BENNETT (Calgary): Je tiens à dire une fois de plus que, malheureusement, il me faut faire chaque année le sacrifice d'une somme d'argent considérable pour n'avoir été et n'être pas maintenant à l'emploi du Pacifique-Canadien.

Ma présence ici me fait perdre chaque année plus d'argent que n'en a jamais gagné dans un an l'honorable député à l'exercice de sa profession. Je dis simplement que la circulation de ce train entre ces deux villes est la meilleure indication de l'inutile doublement des facilités que l'on donne au public voyageur. Il y a quatre trains par jour sur la ligne du Nord-Canadien entre Ottawa et Toronto; de chaque ville, à midi il en part un qui arrive à l'autre le soir et de chacune il en part un à 11 heures de nuit qui arrive à l'autre bout le lendemain à 7 heures 30. Ce n'est pas par les trains de nuit que se fait le service local; cela est évident. Comment le Pacifique-Canadien s'y est-il pris—et je remercie mon honorable ami de me le rappeler—pour parvenir à sa présente situation? Ç'a été justement de la manière que le disait, l'autre jour, mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver): en conformant son service aux exigences du public voyageur. Voilà comment il s'y est pris. La première fois que j'ai été dans l'Ouest, le train circulait trois fois par semaine entre Calgary et Edmonton; il montait un jour et descendait le lendemain. Mon honorable ami d'Edmonton dira que c'était un pauvre train, et il a raison; mais c'est par le maintien de ce service que le Pacifique-Canadien a pu soutenir sa ligne entre ces deux points. Avec des trains de nuit, comme il en existe maintenant, il y aurait eu, entre les frais d'exploitation et la recette, un écart malheureux; mais jusqu'à il y a trois ans il ne faisait pas circuler sur sa ligne des trains de nuit. Pour revenir à mon exemple toutefois, vous avez sur le Nord-Canadien un train luxueux qui part d'ici à 11 heures du soir. Mon honorable ami de Saint-Jean (N.-B.) (M. Pugsley) me permettra-t-il de lui dire qu'avec le prix de chacune des voitures de ce train, on pourrait mettre vingt wagons à marchandises sur les plaines de l'Ouest d'où viennent les opérations profitables de cette ligne. En d'autres termes, d'après les meilleurs calculs que je puisse faire, chacun de ces deux trains de nuit qui vont d'Ottawa à Toronto entraînerait une première mise de fonds égale au prix d'une centaine de wagons capables de porter une charge de 1,000 boisseaux. Je remets à l'honorable député d'Assiniboïa, qui est beaucoup plus que moi familier avec ces choses, à dire si, oui ou non, une centaine de wagons à marchandises n'effectueraient pas le transport de 100,000 boisseaux de grain et si le départ de 100,000 boisseaux de grain ne contribueraient pas à diminuer l'encombrement qui existe dans nos contrées de l'Ouest. Une circulation incessante de ces wagons entre les centres de production de céréales de l'Alberta et de la Saskatchewan et la tête des lacs produirait cinq fois le revenu que va produire dans les cinq prochaines années le service des trains de nuit entre Ottawa et Toronto.

Et l'argent que mon honorable collègue de Perth (M. Morphy) veut que le réseau gagne, je veux qu'il le gagne par le transport des marchandises qui attendent le développement de la contrée que ce réseau a été construit pour desservir. Les populations de l'Ouest le comprennent, l'entretien de l'outillage et du service dispendieux des convois de voyageurs se fait à Perth. Peu importent ce qu'affirme la compagnie ou les chiffres des relevés de son trafic. J'ai le témoignage de ceux qui ont parcouru le réseau dans ce but, et la commission des chemins de fer peut nous donner les chiffres authentiques. C'est un service qui se solde à perte, et les 100 wagons à marchandises qu'on pourrait construire avec l'argent consacré à leur entretien transporteraient 100,000 boisseaux de blé hors des territoires souffrant de l'engorgement des transports et seraient ainsi productifs. Ce que nous voulons, c'est que l'administration de ce réseau ne demeure plus aux mains de ceux qui ont créé la situation actuelle, mais qu'elle soit confiée à des hommes qui auront le devoir de répondre aux besoins du trafic de l'Ouest canadien et veilleront à ce que l'argent ne soit pas détourné de son affectation. Pareille demande de notre part n'est que légitime.

Vous me demandez: Comment ce but se réalisera-t-il? D'une double manière: d'abord, par la création d'un conseil de direction, et en second lieu, par la nomination de bons censeurs ou vérificateurs des comptes.

Voilà les deux méthodes que je propose pour la solution des difficultés que j'ai signalées. Si on leur confie l'emploi de ces $15,000,000, ces messieurs feront à l'avenir ce qu'ils ont fait par le passé. Ce qu'il nous faut, ce ne sont pas des vérificateurs de comptes ordinaires qui ne jouissent d'une bonne réputation que dans les milieux où ils vivent; non, ce sont des hommes de réputation internationale, qui assumeront, dans toute l'étendue de son acception, la responsabilité de la vérification des comptes pour ce réseau, bref des hommes rompus aux affaires, possédant l'expérience commerciale et qui, en raison de leur haute position dans le monde des affaires, jouiront de l'estime et de la confiance du peuple canadien.

Quant aux directeurs—je me fais ici l'interprète de quelques-uns d'entre nous dans l'Ouest—nous demandons que ceux qu'on nommera, au nombre de trois, nous a dit le ministre des Finances, ne soient pas des hommes de paille, sans initiative mais bien des hommes qui, par leur habileté, leur expérience et leur connaissance des chemins de fer, seront en mesure de veiller à ce que l'argent du réseau soit appliqué de manière à donner un meilleur service au public. Après tout, quelle est l'obligation qui incombe à ce réseau? Fournir au public un bon service de transports, et on ne saurait répondre à ce besoin sans nommer des directeurs possédant le savoir voulu et responsables de la bonne gestion du réseau.

L'autre sauvegarde que je préconise, et cela à bon droit, en vue des circonstances, c'est qu'on ne commence pas de nouveaux travaux qui grèvent le réseau de trop gros frais. Je souscris entièrement aux observations qu'on a formulées au sujet de l'habitude en vogue dans certaines parties du pays où l'on se lance dans de nouvelles entreprises se rattachant à ce réseau. Nous demandons, à bon droit, que les fonds déposés dans les banques sur les valeurs agréées de l'Etat ou garanties par les provinces soient consacrés à l'achèvement des voies ferrées pour lesquelles on a consenti ces prêts, puisque la loi nous y oblige, et en outre, il ne faut pas qu'on commence de nouvelles entreprises. Il y a quelques années, la compagnie s'est lancée dans une vaste entreprise de paquebots; elle s'est jetée dans la construction de tout un système d'hôtelleries, et elle s'occupe aussi de grandes entreprises d'installations terminales. Nous devons tenir, et le ministre des Finances doit veiller à ce qu'on ne se livre pas à de nouvelles dépenses, avant que nous n'ayons eu le loisir de les étudier.

Enfin, nous demandons la création d'une commission compétente, dans le but de constater tous les faits se rattachant à ce réseau et à d'autres entreprises. Il ne suffit pas de nous dire que le Gouvernement nommera une commission. Si on crée pareille commission, il faut le faire avant la fin du mois. Il faut la créer, avant juin, parce qu'il ne lui reste que les mois de juin, juillet, août et de septembre pour faire sa besogne. Si faire se peut, il faudrait choisir les titulaires en dehors du Canada. A mon avis, il serait impossible de trouver au pays des hommes qui ne se laisseraient pas plus ou moins influencer par les conditions et les circonstances locales, ou qui envisageraient la question d'un œil désintéressé et présenteraient un rapport de nature impartiale pouvant servir de base à notre initiative.

Mon honorable collègue de Perth (M. Morphy), a dit un mot des attaques dirigées

contre moi en différentes circonstances, et il donne à entendre que j'aurais un faible pour la compagnie du Pacifique-Canadien, parce que j'ai déjà été son homme de loi. Ces attaques trahissent un état d'âme assez ordinaire au pays et qui pourrait se traduire dans tout rapport qu'on dresserait.

Nous ne voulons pas d'hommes qui soient susceptibles de se laisser influencer par le chemin de fer Pacifique-Canadien, par le chemin de fer du Grand-Tronc ou par le Nord-Canadien. Ce que nous demandons c'est que vous vous procuriez les gens les plus remarquables que vous pourrez obtenir à prix d'argent sur le continent américain, non pas pour étudier les entreprises du Nord-Canadien et du Grand-Tronc, mais pour passer en revue toute la situation des chemins de fer du Canada et pour déterminer comment les 35,000 milles de voies ferrées qui existent aujourd'hui dans le pays, peuvent être reliés, condamnés de façon à ce qu'ils soient de la plus grande utilité à chacun et que nous puissions en retirer l'argent pour payer les frais qu'ils ont coûté.

Je ne crois pas qu'il soit déraisonnable et mal à propos de demander que la commission se mette à l'œuvre le plus tôt possible. J'ai parlé avec quelqu'un qui a voyagé dans tout le Canada et il m'a dit que 2,500 milles de chemins de fer du pays devraient être supprimés parce qu'ils ne sont d'aucune utilité pour le public et ne le seront jamais. En coordonnant et en rattachant, en reliant ce tronçon du réseau ou cet embranchement avec une nouvelle ligne principale, en utilisant les embranchements du Grand-Tronc ou du Nord-Canadien, en se servant de la pente la plus faible sur une ligne et en faisant de même sur une autre, nous pouvons avoir un système de coopération qui sauvera de la destruction beaucoup de milles de voies. Si un homme peut demander plus que cela, pourrait-il demander moins? Ce n'est pas trop espérer que de s'attendre à ce qu'une commission composée d'hommes semblables, serait capable de faire un travail précieux pour le Canada et serait à même de présenter un rapport qui nous permettrait de prendre une décision au sujet de toute la question, quand le Parlement se réunirait de nouveau.

Mais ce n'est pas à une commission de fixer la politique que devra suivre le Canada. Ce sont les représentants du peuple qui doivent le faire eux-mêmes. Je ne crois pas que la question des chemins de fer ait été aussi sérieusement envisagée par le peuple canadien qu'elle devrait l'être et quand un rapport, comme celui que j'ai indiqué sera prêt, nous devrions avoir une session spéciale du Parlement pour régler toute l'affaire. J'ai soutenu cette théorie en particulier, mais je la répète en public. Le Parlement devrait être convoqué si possible sans que le Gouvernement assume la responsabilité de faire adopter un système plutôt qu'un autre.

Il devrait y avoir sur le bureau de la Chambre un rapport comme celui dont j'ai parlé et nous devrions siéger ensemble pendant une session spéciale et établir une fois pour toutes ce que nous ferions au sujet d'une question qui est si importante pour le peuple canadien. Ce serait un rapport fait par des hommes d'une position inattaquable dans le monde des chemins de fer dont les connaissances et l'expérience imposeraient le respect et l'estime du peuple canadien. Il devrait y avoir un rapport financier qui pourrait être lu et compris par chaque membre de la Chambre. Je voudrais compléter ce rapport, si j'étais libre d'agir à ma façon, avec les rapports annuels du Pacifique-Canadien, du Nord-Canadien et du Grand-Tronc du 30 juin 1916 et je laisserais les membres de la Chambre étudier la situation qui exige la plus grande somme d'attention de la part de tout le monde. Puis se présenterait la question de savoir ce que nous ferons après cela. Je ne dirai pas si la prise de possession par l'Etat serait ce qu'il y aurait de plus utile aux intérêts du pays. Je ne suis pas ici pour me prononcer sur la nationalisation de tous les chemins de fer. Ce pourquoi j'ai combattu pendant des années—et je ne serai pas satisfait avant de l'avoir obtenu—c'est d'obtenir connaissance nécessaire pour arriver à me former une opinion sur la question. Un ancien président des Etats-Unis, M. Taft, s'est déclaré dans un récent discours aussi opposé à la propriété des chemins de fer par l'Etat, qu'à la nationalisation des chemins de fer aux Etats-Unis. L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a dit, l'autre soir, qu'il n'était pas sûr que ce serait utile au pays. L'honorable député d'York-Sud (M. W. F. Maclean) était certain que ce serait une panacée pour tous nos maux. Je n'en suis pas sûr; je n'ai pas pris une décision arrêtée sur ce point.

J'ai examiné récemment les relevés du trafic de tous les grands chemins de fer et je suis persuadé d'une chose: les économies qui pourraient être réalisées si les chemins de fer du Canada étaient nationalisés, s'élevaient à une somme extraordinaire. Le surplus des revenus du Pa-

cifique-Canadien sont très grands, car les frais obligatoires de la ligne ont été seulement l'an dernier de $10,000,000 et quand vous vous souvenez de cela, alors que les mêmes frais étaient de $15,000,000 pour le Nord-Canadien, vous pouvez avoir une idée du fardeau qui nous serait imposé si nous traitions cette question sous toutes ses faces et si nous examinions toutes les lignes qui ont été et seront construites au Canada. Je ne me prononcerai donc ni pour ni contre la thèse de la propriété par l'Etat. Mais ce que je demande aussi énergiquement que possible c'est de ne pas perdre de temps pour créer cette commission.

Nous devrions nous occuper de l'étude de ces problèmes le plus tôt possible; nous devrions être mis en possession d'un rapport qui commandera notre respect, un rapport qui fera autorité et qui sera le dernier mot dans la question. Aux Etats-Unis, les grandes compagnies de chemins de fer—M. Hill et feu M. Harriman, pour ne citer que deux exemples—ont eu recours aux services d'experts de renom en matière de chemins de fer dans un but similaire; ces hommes était d'une habilité transcendente en ce qui a trait aux questions de chemins de fer et ils ont beaucoup contribué à la reconstruction du réseau de voies ferrées aux Etats-Unis. En outre de cela, il existe des experts financiers qui seraient en mesure de prêter leur concours pour la préparation d'un rapport qui nous permettrait de nous rendre compte, premièrement de la valeur matérielle des réseaux du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique—la valeur de renouvellement—et en second lieu de la valeur de leurs concessions, s'ils en détiennent. Nous devrions également faire préparer par des avocats compétents un état de la situation légale et des valeurs qui ont été émises par ces deux compagnies, et ces experts pourraient ainsi nous faire connaître leur avis sur les meilleures méthodes à adopter, afin de donner une solution au problème.

A propos de cette question de la valeur matérielle, je désire examiner pour un instant le dernier bilan qu'a publié la compagnie du Nord-Canadien. Ce bilan estime qu'au 30 juin 1915 la voie et le matériel du Nord-Canadien représentaient une valeur de $430,052,428.55. Comparons donc un peu ces chiffres avec ceux que publie la compagnie du Pacifique-Canadien.

Vous trouverez dans le manuel de Poor un bilan du réseau du chemin de fer du Pacifique-Canadien qui mérite d'être étudié, car avec ses 14,000 milles de voie ferrée, avec toutes les lignes de paquebots et les terres qu'elles possède, la compagnie du Pacifique et son matériel ne représentent qu'une somme de $503,584,725.07. (Manuel de Poor, 1916, page 1499).

Si vous réfléchisez que le bilan du Nord-Canadien estime la valeur de son réseau à plus de $430,000,000 lorsque le Pacifique-Canadien avec tout le matériel dont il dispose n'estime la valeur de son réseau qu'à $503,000,000, soit une différence d'à peine $73,000,000, vous êtes en mesure de vous former un conception raisonnable de la situation véritable des chemins de fer canadiens. Il n'existe rien au monde qui pourrait nous démontrer d'une manière plus claire que ces deux séries de chiffres, la nature des événements qui se sont déroulés au cours des années passées.

Comparez ces chiffres avec ceux que l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) a fait inscrire l'autre jour dans les colonnes des Débats, afin d'établir la comparaison en ce qui concerne le nombre de wagons par mille que possèdent respectivement le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien. Ces statistiques établissent que le Pacifique-Canadien, avec 14,000 milles de voie ferrée qui sont affectés au trafic, possède quelque chose comme 87,000 wagons à marchandises, 2,781 voitures à voyageurs et près de 8,000 wagons pour le service de la compagnie, alors que le Nord-Canadien ne possède pas même le tiers de ce matériel roulant.

Cependant, bien qu'elle possède plusieurs milliers de milles de voie ferrée de moins que le Pacifique, la compagnie du Nord-Canadien estime que son réseau ne vaut que $73,000,000 de moins que celui du Pacifique-Canadien. Voilà, à mon avis, une situation qu'il convient de signaler sans ambages au pays. Je voudrais que ces statistiques fussent mises entre les mains de tous les membres du Parlement avec une copie du bilan annuel du Grand-Tronc-Pacifique, du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien. S'il en était ainsi, les députés pourraient étudier ces chiffres à la lumière du rapport de la commission et se rendre compte des économies qu'il y aurait à pratiquer; enfin, que par l'établissement d'un système de corrélation et de coordination, nous soyons en mesure, si la chose est possible d'empêcher ces chemins de fer de tenter de nouvelles incursions dans les goussets des contribuables canadiens.

Je désire également que nos collègues ne perdent pas de vue les obligations qu'a contractées la compagnie du Nord-Canadien,

qui estime à $430,000,000 la valeur de son réseau et de son matériel. Au 30 juin, 1915, le Nord-Canadien estimait en chiffres ronds son actif à $562,000,000, tandis que l'actif du Pacifique-Canadien n'était porté qu'à $931,000,000, dont près de $100,000,000 étaient en argent sonnant ou en valeurs négociables. Est-ce que ces chiffres ne sont pas de nature à faire comprendre à cette Chambre combien il est nécessaire d'exercer une surveillance de tous les instants relativement à la façon dont le Nord-Canadien dépense ses revenus de même que les sommes d'argent que l'Etat lui avance? Mais ce n'est pas tout. Si vous consultez les documents parlementaires de 1914, vous constaterez qu'il y a deux ans à peine, M. Hanna, le vice-président du chemin de fer Nord-Canadien, donna sous sa propre signature des prévisions relativement aux recettes probables de ce réseau pour l'exercice 1916. Il estimait que pour l'exercice financier 1916, les recettes brutes seraient de $54,000,000 en chiffres ronds et les recettes nettes de $15,000,000; pour l'exercice 1917, il prévoyait des recettes brutes de $61,000,000 et des recettes nettes de $17,000,000; et pour l'exercice 1918, des recettes brutes de $67,000,000 et des recettes nettes de $20,000,000. Or, en consultant les documents qui ont été déposés sur le bureau, l'autre jour, je constate que les recettes brutes prévues pour l'exercice 1916, au lieu de s'élever à $54,000,000 comme le déclarait M. Hanna en 1914, sont estimées à l'heure actuelle à $34,900,000, et les recettes nettes ne sont plus estimées qu'à $9,770,000, au lieu des $15,000,000 que prévoyait M. Hanna, il y a deux ans à peine.

Le pays peut donc à bon droit se demander si les prophéties optimistes de sir Donald Mann par rapport au trafic de l'avenir se réaliseront, et si en 1917, par exemple, les recettes brutes de la compagnie seront de $61,000,000, conformément aux prévisions de M. Hanna pour 1914. Cette année, il dit qu'elles seront de $41,000,000; en 1914, quand il venait demander $45,000,000, il s'imaginait qu'en 1917 elles seraient de $61,000,000, et cette année, quand il demande seulement $15,000,000, il juge qu'elles s'élèveront seulement à $41,000,000, c'est-à-dire à $20,000,000 demoins. En 1914, il disait qu'elles seraient de $67,000,000 en 1918, et aujourd'hui il les porte à $47,000,000, soit un écart de $20,000,000, et il suit la même proportion en prévision des années 1919 et 1920.

Il est un autre point sur lequel je prierais la Chambre de réfléchir. S'il faut en croire les chiffres consignés aux Débats par le ministre des Finances, ainsi que les documents que nous avons devant nous, le Nord-Canadien a un passif de $492,000,000, c'est-à-dire $107,000,000, $101,000,000, $149,000,000, puis $92,000,000 de dette liquide, puis $17,000,000 pour son matériel, outre $25,000,000 d'obligations sur le revenu soit près de $500,000,000 de valeurs engagées, abstraction faite du capital-actions, qui représente encore $100,000,000. Si l'on met ces chiffres en regard de celui de $430,000,000 représentant la valeur totale de la voie et du matériel on conçoit que le peuple se demande où on le mène? Les ressources du pays et des contribuables ne sont pas inépuisables et, je le dis en toute sincérité, le Canada ne saurait continuer de combler, d'année en année, les déficits résultant des opérations de chemin de fer construits par des hommes qui ont plutôt joué le rôle de promoteurs. Voilà pourquoi je suis heureux que le ministre des Finances ait jugé à propos de nommer trois directeurs qui siégeront au conseil d'administration du réseau. Si ce sont de simples bouche-trous comme le directeur actuel du Grand-Tronc-Pacifique, qui est chef de gare à Lévis, ils n'auront pas beaucoup d'utilité, mais si ce sont des hommes comme sir Thomas Tait qui a consacré le meilleur de sa vie à la direction des chemins de fer de l'Etat en Australie, on peut être certain que pas un seul sou ne sera détourné de sa fin légitime et ne sera consacré à autre chose qu'à l'honnête administration du réseau ou au paiement de ses justes dettes.

Il y a d'autres chiffres absolument intéressants. L'autre jour l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a dit et a paru croire sincèrement que depuis notre arrivée au pouvoir en 1911 les recettes des chemins de fer avaient diminué, et il en a donné pour raison que la prospérité n'était pas aussi grande qu'auparavant. Cependant, les statistiques établissent le contraire. Notre collègue trouvera à la page 32 du rapport annuel de M. Payne, que les recettes des chemins de fer ont augmenté chaque année depuis 1911; que, le 30 juin 1911, elles avaient atteint un chiffre plus élevé que jamais; qu'elles ont encore augmenté depuis, et que la proportion, par mille, du nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés, a aussi augmenté jusqu'à l'année dernière. La page 39 contient un résumé de toute la situation; on y voit que, pour l'année expirée le 30 juin 1911, les recettes brutes furent de $7,430.45 par mille; les frais d'exploitation, de $5,158.85, et les recettes nettes, de $2,271.64. En 1912, 1913 et 1914, les recettes nettes ont

augmenté, mais en 1915 elles ont diminué; donc, au lieu de diminuer, le trafic-voyageurs et le trafic-marchandises, où les revenus bruts ou nets accusent une augmentation constante depuis le 30 juin 1911 jusqu'à l'année dernière.

L'hon. M. OLIVER: L'honorable député veut-il dire que j'ai parlé, l'autre soir, du trafic des chemins de fer depuis 1911?

M. BENNETT: Mon honorable ami m'a paru dire que, par malheur, peu après l'arrivée des conservateurs au pouvoir, la prospérité avait diminuer et fait diminuer le trafic des chemins de fer.

L'hon. M. OLIVER: Je n'ai pas spécifié les chemins de fer, et je n'ai absolument rien dit de leur trafic; mais j'ai affirmé que le nombre d'acres de terre en culture et le chiffre du rendement qui augmentaient d'année en année avant 1911 avaient cessé d'augmenter depuis cette année-là.

M. BENNETT: Eh bien, cela pouvait avoir rapport au trafic des chemins de fer?

L'hon. M. OLIVER: Assurément.

M. BENNETT: Je me suis borné à citer la page 39 de l'état qui nous été soumis pour établir qu'en 1911 les recettes, par mille, étaient plus élevées qu'en aucun temps depuis 1907 et qu'elles sont allées constamment en augmentant, jusqu'en 1915. J'ai fait cette remarque en passant, parce qu'elle me paraissait avoir quelque rapport avec les déclarations de l'honorable député.

Il n'y a que deux manières d'améliorer la position et l'une de ces manières, c'est l'économie. Sur ce point, je me bornerai à dire que ces chemins de fer pourraient être mieux administrés que par le passé, puisque le Pacifique-Canadien a pu, l'an dernier, opérer des retranchements s'élevant à plusieurs millions de dollars, ce qui lui a permis, en dépit d'une diminution de 25 ou 30 p. 100 dans les recettes brutes, d'accuser, à la fin de l'exercice, une recette nette presque égale à celle des années précédentes.

Tous ceux qui habitent l'Ouest diront avec moi que le Nord-Canadien, dans l'Est, pourrait être administré beaucoup plus économiquement et que ses recettes augmenteraient considérablement s'il avait un meilleur outillage et une meilleure installation dans l'Ouest, pour la manutention du trafic. Ce sont les facilités terminales qui font défaut dans l'Ouest et tous les hommes de chemin de fer sont aujourd'hui engagés dans l'étude de cette question.

Depuis quelques mois, j'ai reçu des lettres de presque toutes les parties des provinces de l'Ouest, dans lesquelles on se plaint du service donné par le Nord-Canadien. L'honorable député d'Assiniboïa M. Turriff) a également reçu des lettres de cette nature et je n'ai aucun doute que j'en pourrais dire autant de l'honorable député d'Alberta (M. Oliver.) Nous avons tous reçu des plaintes au sujet de la lenteur avec laquelle le trafic est expédié. Pendant que nous manquons de wagons et que nous n'avons pas assez de lignes pour répondre aux besoins du trafic, on continue à construire des lignes parallèles et à multiplier inutilement les services, dans l'Est. D'où nous viendra le trafic? Par l'économie, on peut arriver à améliorer la situation, mais ce n'est qu'en augmentant le trafic qu'on arrivera à réorganiser notre système de transport et à diminuer les charges qui pèsent sur les contribuables. Dans l'Est, l'augmentation du trafic ne peut provenir que du trafic des voyageurs, car d'ici à quelques années, on ne peut pas s'attendre à une augmentation importante dans le trafic des marchandises, tandis que dans l'Ouest, il y a deux choses propres à fournir une augmentation dans le trafic: la colonisation et la mise en valeur des terres.

Cette question de la colonisation et de la mise en valeur des terres est intimement liée à celle du transport. Après la guerre, on ne pourra compter sur aucun progrès appréciable, sur aucun retour de la prospérité, tant que nos terres ne seront pas habitées par une population appropriée. La colonisation des terres du Nord-Ouest augmentera la population du pays et cette augmentation de population fournira du trafic à nos voies ferrées. C'est donc dans l'Ouest qu'il faut chercher la solution du problème et, pour y arriver, il faut nécessairement assurer le développement des vastes régions à l'ouest des Grands lacs. On peut discuter tant que l'on voudra sur les besoins du trafic des voyageurs, ici ou là. Ce sont les producteurs de l'Ouest et non les habitants des villages qui fourniront la solution, car en dépit des encombrements qui peuvent se produire à certains endroits et à certaines époques de l'année, il est de toute évidence que nous n'avons pas, dans l'ensemble, un trafic suffisant pour assurer l'exploitation de nos voies ferrées dans des conditions rémunératrices. Une population de 8,000,000 ne peut fournir qu'un trafic limité et la limite est main-

tenant bien près d'être atteinte. Cette année, avec une récolte moins abondant et, par conséquent, un moindre trafic, les recettes seront diminuées.

Permettez-moi de citer quelques chiffres préparés par un membre de la commission économique. Ils nous donnent un aperçu de la situation actuelle, dans l'Ouest. La population des quatre provinces de l'Ouest est de 2,212,576. Au Manitoba, la population urbaine représente 56 p. 100 de la population totale et la population rurale, 44 p. 100; dans la Saskatchewan, la population urbaine est de 27 p. 100, contre 73 p. 100 de population rurale; dans l'Alberta, nous avons 40 p. 100 des villes et 60 p. 100 dans les campagnes; dans la Colombie-Anglaise, la population urbaine est de 55 p. 100 et la population rurale de 44.6 p. 100. La population totale des villes est de 955,653 et celle des campagnes, de 1,256,923.

Prenons maintenant la question des chemins de fer:

Provinces.	Parcours en milles.
Manitoba	4,576
Saskatchewan	6,011
Alberta	4,153
Colombie-Anglaise	4,378·9
Total	19,117·9

Ces quatre provinces, avec une population qui n'atteint pas deux millions et demi, possèdent plus de la moitié des voies ferrées du Canada.

Quel est le rapport entre la distance couverte par les chemins de fer et la population?

Rapport entre le parcours des voies ferrées et la population.

	Population totale 1 mille par.	Population rurale 1 mille par.
Manitoba	116	51
Saskatchewan	115	84
Alberta	120	72
Colombie-Anglaise	114	45
Quatre provinces de l'Ouest	116·3	66

Dans ces calculs, il n'a pas été tenu compte d'un certain nombre de milles de voies ferrées, encore inachevée dans la Colombie-Anglaise. Si la Chambre et le pays se rappellent ces faits, ils leur aideront à comprendre l'importance de ce problème que la population canadienne a à résoudre. Cela veut dire que nous devons attirer plus de monde dans l'Ouest, car il n'est pas possible que 66 habitants puissent produire ou consommer un jour assez de marchandise pour suffire à l'entretien d'un mille de voies ferrées, dont le coût moyen, au Canada, est de $40,000 à $45,000, ce qui entraîne une dépense fixe de $2,000—66 habitants ne peuvent pas donner $2,000 par mille de recettes nettes, représentant en réalité des recettes de $6,000 par mille. Les gens ne peuvent pas donner $100 chacun pour l'entretien des voies ferrées, car c'est là ce que ces calculs veulent dire. Ainsi, le problème du transport dépend du peuplement et de la colonisation de l'Ouest canadien; et je déclare au ministre des Finances que, si l'on ne prend pas des mesures pour attirer chaque année et chaque jour des colons dans ces plaines, les contribuables du pays seront appelés à combler un déficit résultant de l'exploitation de ces réseaux de chemins de fer.

Telle est la situation qui s'impose à notre examen, et il faut du courage, de la décision, de l'imagination et de la prescience pour y faire face comme il convient. Nous devrons peupler ce pays, car le problème du transport ne sera pas résolu et ne pourra pas l'être avant que le pays soit peuplé. Dans l'Est du Canada, il n'y a qu'un moyen de résoudre ce problème: augmenter beaucoup le nombre des voyageurs, et cela ne pourra avoir lieu que lorsque ces chemins de fer seront en état de transporter les voyageurs. J'ai longtemps espéré qu'on pourrait se servir des installations du terminus d'Halifax pour amener, disons, le "Mauretania" dans ce port, afin de constater combien de temps il lui faudrait pour transporter les passagers qui partent de Liverpool et qui se rendent à Chicago où dans d'autres grandes villes des Etats-Unis; j'ai aussi songé à avoir des trains bien amenagés comme nous en avons fourni dans quelques cas, afin de constater combien de jours de moins il faudrait pour conduire les voyageurs à Chicago, à Minneapolis, à Saint-Paul et à d'autres endroits de l'Ouest qu'il en faudrait en passant par New-York. De cette manière, nous pourrions augmenter le nombre de ceux qui voyageraient par ce chemin de fer.

Cependant, nous ne pouvons pas compter sur cela seulement pour résoudre les problèmes de nos voies. On ne doit pas perdre de vue que, vu que, sur 35,000 milles de chemins de fer dans tout le Canada, il s'en trouve 1,900 milles à l'Ouest des Grands lacs, leur problème doit être résolu dans l'Ouest; et cela étant, le devoir incombe à ceux qui le peuvent et qui le doivent de faire en sorte que notre population s'accroisse grâce à une énergique politique d'immigration.

L'hon. M. PUGSLEY: Je suis bien aise d'entendre l'honorable député parler de la colonisation de l'Ouest. Nous dira-t-il en

peu de mots ce qu'il croit être une bonne ligne de conduite à suivre pour peupler l'Ouest?

M. BENNETT: J'ai des idées arrêtées sur ce sujet, mais il ne serait d'aucune utilité de les faire connaître à la Chambre. Ce serait seulement exposer les idées d'un seul.

L'hon. M. PUGSLEY: Cependant, l'honorable député a beaucoup d'influence sur le ministère.

M. BENNETT: Non, pas beaucoup. Je le voudrais. Je dirai au moins que tout programme, pour produire de bons effets en ce pays, doit tenir compte de l'Est et de l'Ouest. Je ne suis pas de ceux qui croient que, après la guerre, les gens afflueront au Canada. Je suis d'avis que les jours les plus sombres dans l'histoire de notre développement économique seront d'abord ceux du rétablissement des affaires, et ensuite ceux de la reconstruction. Après la guerre, au retour de nos soldats, lorsqu'on remettra sur pied l'industrie ébranlée par la cessation de la fabrication des munitions, je m'attends à une époque de crise prononcée, à une époque que nous ne pourrons traverser que si tous font preuve du plus grand courage et de la plus grande résolution. La période de reconstruction viendra ensuite, et à mon avis, les progrès ne seront pas rapides. Il y a deux raisons pour cela. La première, c'est que le nombre des colons qui viendront au pays sera restreint; la seconde, c'est que l'effort économique que nous aurons dû faire aura été tel qu'il nous empêchera de trouver facilement de grosses sommes d'argent pour les besoins des entreprises nécessaires pour attirer une nombreuse immigration.

Je ne sais si je dois m'attarder à traiter ce sujet; je compte donc que l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) me pardonnera de n'y pas insister longuement, car il ne me paraît pas utile qu'un simple particulier fasse part de sa manière de voir sur une question abstraite. Comme je l'ai dit, j'ai des opinions bien arrêtées quant aux moyens d'atteindre ce but. Pour l'atteindre, il sera besoin de beaucoup de courage, d'une profonde détermination, de quelque effort de pensée, comme il faudra aussi avoir de l'avenir une vision plus nette que celle que l'on a aujourd'hui.

Je crois que l'on pourrait ramener les colons aux terres abandonnées des provinces de l'Est. Sur ces terres, j'établierais des hommes qui, vivant à l'étranger depuis deux ou trois ans, désirant se soustraire au paiement de lourds impôts et continuer de vivre à l'ombre du drapeau anglais, seront enchantés, ayant quelque argent, de revenir au pays où ils auront l'avantage de faire instruire leurs enfants. Tels sont les gens qui s'établieront dans l'Est. Mais c'est vers l'Ouest que devront se diriger les hommes qui, plus jeunes et plus robustes, ont encore le goût des aventures. Pour les engager à aller s'établir là-bas, l'Etat devra leur prêter son aide, leur fournir les machines agricoles et l'argent nécessaire à leur établissement. Il faut, en mettant à leur disposition les installations les plus perfectionnées, sans quoi l'étranger nous prendra les colons dont nous avons besoin.

La colonisation, on le sait, ne suit pas toujours le drapeau. Au lendemain de la guerre sud-africaine, des milliers de personnes s'en sont allées aux Etats-Unis qui auraient dû venir s'établir au Canada. Elles y sont allées parce que nous ne pouvions leur offrir les avantages qu'elles trouvaient ailleurs. Il nous faut le téléphone rural, de bonnes voies de transport et une communauté d'aspirations qui ne peut exister que par l'intervention de l'Etat. Nul système de colonisation n'est digne de ce nom et ne peut-être ni utile ni effectif s'il n'a l'appui de l'Etat. On me pardonnera sans doute, ne fut-ce qu'à cause des mauvais états de ma voix, de ne pas m'étendre d'avantage sur ce sujet.

Je ne me propose pas de faire de bien longues observations pour démontrer à la Chambre que c'est l'Ouest, et lui seul qui devra décider la question du transport parceque, par bonheur ou malheur, nous avons là-bas, 20,000 sur 35,000 milles de voies ferrées, c'est-à-dire un mille pour chaque groupe de 66 habitants de nos régions rurales.

Cela étant, j'accorde mon appui au projet parce que ce sera la fin. Il y a deux ans j'étais de bonne foi quand je déclarais que nous n'en étions pas encore à la fin de nos tribulations. Constater que l'on a raison et que, pour cette raison même, le pays s'en trouve plus mal, voilà qui n'est guère réjouissant. Le présent projet ne m'est point une source de joie, et ma principale préoccupation, celle que je signale tout particulièrement au Gouvernement et au ministre des Finances, c'est qu'il ne faut point perdre de temps. L'heure n'est plus aux atermoiements; cette commission, dont les membres seront des hommes de la plus grande valeur, devra se mettre à l'œuvre sans tarder et faire part au pays de ses vues sur la coordination systématique de l'exploitation des différentes lignes du chemin de fer qui composent les réseaux du Canada, afin que le trafic—celui d'aujour-

d'hui et celui que l'on pourra recueillir—puisse devenir rémunérateur et que les contribuables canadiens ne soient plus obligés d'y aller de leurs propres deniers. Les contribuables se refuseront, j'en suis persuadé, à payer plus longtemps à moins qu'on ne réduise le coût du transport ou que l'on ne nationalise les voies ferrées.

Ne voulant point arrêter définitivement de décision avant d'avoir été mis au courant de tous les faits, je prie mon honorable ami de faire en sorte que la commission se compose des hommes les plus supérieurs, d'hommes exprérimentés, instruits et prévoyants; d'hommes qui, au lieu de ne voir dans l'Ouest qu'un petit nombre d'établissements, épars et quelques milles de voies ferrées, se rendront compte du prodigieux courant de l'immigration qui s'accusera un jour vers ces régions que l'on a dotées de chemins de fer bien avant qu'elles en eussent besoin. Le Gouvernement ayant toujours prêter une oreille complaisante aux demandes qu'on ne cessait de lui faire et n'ayant pas eu assez d'énergie pour les refuser, il s'ensuit que l'on a trop de voies ferrées pour ce qu'il y a à transporter, bien qu'il arrive parfois que, par suite de la multiplication des lignes de chemins de fer, il y ait insuffisances de wagons en certains endroits. Mais ceci ne fait que donner plus de force à mon raisonnement.

Si une commission de ce genre se met à l'œuvre; si des hommes qui ont acquis une réputation internationale se livrent à un examen de la situation, qui garantisse que ces sommes serviront à protéger le crédit du Canada et à nulle autre chose, et que les revenus que payent les gens serviront à transporter leurs produits aux ports canadiens; si on agit ainsi, dis-je, j'ai l'assurance qu'à notre retour—à mon sens, on devrait convoquer une session spéciale pour étudier ce sujet seulement—si nous avons brisé les entraves au moyen desquelles on force les gens à voter en faveur d'une mesure toute tracée à l'avance, alors les efforts des représentants de la nation entière pour élaborer un grand système de chemins de fer, adapté aux nécessités présentes et aux besoins de l'avenir, feront honneur au Parlement et aux administrés dont nous sommes les représentants.

Qu'on me pardonne d'avoir empiété aussi loin sur le temps et la patience du comité, qui a écouté un discours, que j'ai dû faire, à cause de ma gorge, de peine et de misère. Il y aurait beaucoup à relever dans l'état qu'on a présenté, mais ces chiffres sont les leçons du passé. C'est au problème de l'avenir qu'il faut nous attaquer, en tenant compte de la situation actuelle. Les récriminations, les illusions ou les remords ne nous déroberont pas l'immense difficulté de notre tâche, une des plus difficiles qu'un homme politique canadien eût jamais à envisager, et la nécessité de la collaboration et la coopération de tous ceux qui siègent dans ce Parlement, qu'ils soient oppositionnistes ou adhérents du ministère.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM (Renfrew-Sud): Je puis assurer à l'honorable député qui vient de parler qu'il n'a pas à s'excuser de la longueur de son discours. Il a étudié la question avec beaucoup de soin, si l'on en juge par l'habileté avec laquelle il l'a traitée. Le problème est là, et personne ne saurait critiquer la manière dont mon honorable ami en attaque la solution. Je regrette d'avoir eu à quitter mon fauteuil et de ne pas avoir entendu son discours au complet, mais je vais le lire dans les Débats avec beaucoup d'attention, et je le conserverai parmi les quelques publications officielles que je garde, parce que beaucoup des renseignements de l'honorable député ont une grande importance.

En substance, son raisonnement tend à nous démontrer, quelles que soient nos idées, que nous trouverons la vraie solution des problèmes relatifs aux chemins de fer en nous évertuant à coloniser les terres de l'Ouest et à créer du trafic pour nos voies de transport. Voilà, en somme, la tâche qui nous attend. Elle consiste à trouver un moyen de moderniser notre système d'immigration ou son administration, de façon à donner des habitants à l'Ouest et développer les terres, afin que la nation en retire des fruits adéquats.

Il y a quelques jours, quand on présenta ce budget à la Chambre, je faisais remarquer qu'en les présentant de cette façon, on privait les députés du droit qu'ils avaient de traiter le sujet d'une manière pratique. Quelques députés de la droite se moquèrent de mon objection. J'ai prétendu qu'on aurait dû suivre la méthode régulière et faire précéder ces crédits d'une résolution, ce qui aurait permis aux députés qui eussent désiré de proposer un amendement. Nous ne pouvons ni restreindre ni modifier ces subsides; ce n'est pas juste à l'égard des députés. Le ministère s'assemble et prend une décision, mais les députés représentent la nation tout aussi bien que les ministres. J'insiste sur le fait que la manière dont on a présenté ces subsides empêche les députés de proposer aucune motion pour modifier la proposition, y ajouter des restrictions ou des conditions. Le pro-

cédé n'est pas raisonnable. Les ministres nous disent: vous aurez à porter la responsabilité de forcer la compagnie à être mise en liquidation, si vous refusez de voter ce crédit.

La décision que vous avez aujourd'hui, monsieur l'Orateur, est absolument conforme aux règlements de la Chambre et j'ai la ferme conviction qu'on n'a pas pris ce moyen par hasard; on a voulu enlever aux députés l'occasion d'imposer des conditions à ces octrois. J'avais l'intention de demander par voie d'amendement que si nous décidons de venir en aide au Nord-Canadien, la compagnie devra transférer à l'Etat assez des obligations ordinaires pour que la nation en ait le contrôle, afin qu'en temps opportun il nous appartienne de décider ce qu'il faut faire du chemin de fer. Il n'est pas juste qu'on m'empêche de proposer mon amendement. Je ne discuterai pas la question; a quoi bon? J'ai mûrement étudié cette question des chemins de fer, et je m'aperçois qu'on m'a lié les mains. Aussi bien garder le silence. Je ne puis rien faire, si ce n'est de proposer le rejet du crédit, ce que je ne veux pas.

M. BENNETT: Ne serait-il pas suffisant d'exiger un dépôt de 25 p. 100 des obligations entre les mains d'une compagnie fiduciaire et obtenir le droit de voter? Nous aurions ainsi un contrôle de la compagnie suffisant à nos fins.

L'hon. M. GRAHAM: Je ne m'y oppose pas. Ce que je tiens à avoir ce sont les actions de la compagnie, non pas tant à cause de ce qu'elles rapportent mais à cause du contrôle qu'elles assurent à leur détenteur sur les opérations. Grâce à ce moyen, le pays, par l'entremise de son Gouvernement, aura la haute main sur toute décision qui sera prise. Mais, ainsi que je le dis, je ne puis proposer la résolution dont j'ai parlé, parce que la façon dont on soumet ce projet de loi m'empêche de proposer un amendement. Tout ce que je puis ajouter, c'est d'insister auprès du Gouverneur en conseil pour qu'il inclût cela dans les conditions qu'il a le pouvoir d'imposer, lorsqu'il devra accorder cette aide. Je ne possède pas le pouvoir. Je dis que la décision du président, qui était absolument au point, ainsi que je l'ai fait observer à la Chambre, l'autre soir, empêche, en réalité, un membre de cette Chambre, de la droite ou de la gauche de dire le moindre mot au sujet de cette subvention, à moins qu'il ne soit prêt à proposer que le crédit soit ou réduit ou biffé. Dans ces circonstances, je crois que j'ai rempli mon devoir.

[L'hon. M. Graham.]

Si j'en avais le droit, je proposerais une résolution, peut-être deux. Je viens de donner la substance d'une de ces propositions, c'est-à-dire, que d'une façon ou d'une autre le Gouvernement devrait s'assurer la haute main sur les actions, de façon à ce que, lorsque le temps d'une décision finale arriverait, il fût en état de dicter, en réalité, la nature des conditions et à ce que la compagnie fût forcée, ou plutôt consentirait à être forcée—c'est mon avis—de laisser à un gouvernement raisonnable à dire à quelles conditions il accepterait cette voie ferrée. A nouveau je proteste contre cette manière inusitée de soumettre cette question au Parlement et à laquelle on n'a jamais eu recours jusqu'ici, en cette Chambre, du moins, depuis que j'ai l'honneur d'en faire partie.

Lorqu'au cours d'autres sessions on proposerait d'accorder des subventions à des chemins de fer, on avait le soin d'observer l'usage établi et l'on procédait par résolutions; tout membre de la Chambre pouvait alors proposer aucun amendement qu'il désirait quand aux conditions, et l'on pouvait débattre les modifications proposées. Mais d'après la nouvelle méthode en vertu de laquelle ces deux crédits ont été présentés à la Chambre, nous nous trouvons placés dans l'impossibilité de proposer le moindre amendement, et nul député, qu'importe la décision électorale qu'il représente, n'a le droit d'accomplir quelque chose de pratique à l'endroit de ces subventions en deniers.

Un mot encore: la question de la nationalisation des chemins de fer a été débattue, dans cette Chambre. En ce qui me concerne, je puis dire que je ne redoute pas la nationalisation des chemins de fer, mais si je l'opérais, je nationaliserais tous les chemins de fer et non pas une partie seulement cela, pour des raisons que je ne m'arrêterai pas à débattre maintenant.

Une grande raison est que l'on devrait créer un même état de choses pour ces réseaux et qu'on devrait les placer sous la même administration, si nous devons assumer la haute main sur aucun d'entre eux. La prise à charge de l'un de deux de ces réseaux pourrait être le premier pas fait en vue de l'exercice de la haute main sur tous ces chemins de fer.

Je répète que le perspective de la nationalisation des chemins de fer ne m'effraie nullement. J'ai habité durant un assez bon nombre d'années une ville dont le conseil municipal avait pris à sa charge le système d'éclairage et celui de l'aqueduc; bien qu'il nous arrivait de différer d'opi-

nion sur les détails, je puis dire que l'administration a été toute aussi bonne, sinon un peu meilleure que celle qu'avait pu donner une compagnie particulière, et la population a toujours compris que, peu importait l'argent dépensé, celui-ci lui appartenait et que c'était une partie de son actif qui était en cause, et elle a porté à l'administration de ces services d'utilité publique un intérêt plus grand que celui qu'elle manifestait lorsque ces ouvrages appartenaient à des compagnies particulières.

Que dire du travail de la commission hydro-électrique d'Ontario qui a pris, au nom du gouvernement de cette province, la direction d'un grand service d'utilité publique? Cette commission a poursuivi et elle poursuit encore une fin utile. Je dis, sans hésitation qu'à mon sens l'établissement de cette commission et le travail qu'elle a accompli ont créé un état de choses à ce point avantageux qu'il aurait fallu vingt ans encore à l'ancien régime pour l'établir, si l'ancien gouvernement n'avait pas pris la haute main sur cette grande entreprise. Si on la met en pratique, la nationalisation doit embrasser tous les chemins de fer. Ainsi que je l'ai dit, on pourrait peut-être nationaliser d'abord un chemin de fer ou même deux, ce serait faire un pas vers l'agrandissement du réseau national en attendant d'exercer le contrôle sur les réseaux qui existent. Mais je tiens à bien établir l'attitude que je prends et à bien faire comprendre qu'on m'empêche en ma qualité de membre de cette Chambre, de proposer une résolution que je désire soumettre à l'étude de cette Chambre et qui impose des conditions à ces deux compagnies, lorsque nous leur accordons de l'aide.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre tre des Finances): Il a semblé au Gouvernement qu'il n'était pas nécessaire de faire faire précéder d'une résolution le bill maintenant en discussion, ainsi qu'on l'a fait, en 1914, lorsque l'hipothèque de $45,000,000 fut donnée à la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien. Cette loi parce qu'il s'agit d'une loi nonobstant le fait que les emprunts sont compris dans le budget supplémentaire—ne pourvoit pas à l'émission d'une garantie quelconque. C'est un simple prêt d'argent, un prêt de $15,000,000 aux conditions énoncées au budget supplémentaire—Nulle garantie ne doit être émise et nulle loi—compliquée n'est nécessaire; et il me semble, discutant la question du point de vue du droit qu'a le Gouvernement de déposer cette loi sous cette forme, qu'il s'agit simplement de savoir si ces propositions se trouvent ou non à bon droit au budget supplémentaire. Je ne crois pas que le Président ou l'Orateur de la Chambre décide que ces crédits se trouvent au budget supplémentaire en dépit du règlement. S'ils sont conformes au règlement, il est évident que le Gouvernement ne dépasse pas ses prérogatives en inscrivant ces prêts au budget supplémentaire ainsi qu'il l'a fait.

L'hon. M. GRAHAM: Mon honorable ami se rappelle-t-il ce passage des écritures cité, l'autre soir, par l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce (sir George Foster): "Toutes choses sont bonnes, mais il n'est pas expédient de tout faire."?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si le ministre de l'Industrie et du Commerce a cité l'Ecriture Sainte, j'aurai plus d'égard pour lui que pour mon honorable ami, à ce propos.

Rien n'empêche que l'on discute l'idée exprimée par l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff,) l'honorable représentant de Saint-Jean (M. Pugsley) et l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) nonobstant la règle qui défend de proposer un amendement, lorsque la Chambre siège en comité des subsides. L'honorable député d'Assiniboïa a soulevé la question, l'autre soir. Il a demandé.

Si, au cas où la Chambre adoptera ce crédit de $15,000,000 pour le Nord-Canadien, il se propose de lui demander de transporter au Gouvernement, en outre du 40 p. 100 des actions communes de la compagnie que le Gouvernement possède déjà, des actions supplémentaires jusqu'à concurrence de, disons, $15,000,000 ou $20,000,000.

C'est l'idée que l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) avait dans l'esprit.

L'hon. M. GRAHAM: Soit cela ou soit la proposition de l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Je ne suis pas difficile.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quoi qu'il en soit, l'idée est d'obtenir la haute main sur les actions de la compagnie. L'honorable député d'Assiniboïa a ajouté:

J'exprime cette idée, non pas parce que j'estime que ce capital-action aurait une valeur particulière quelconque, mais afin que le Gouvernement se mette en état de faire face à l'état de choses et d'éviter d'être pris à la gorge à ce propos, dans l'avenir.

Je veux faire observer ce rapport avec la loi de 1914. D'après cette dernière, au cas où le chemin de fer du Nord-Canadien ne remplit pas ses obligations, ce Gouvernement a le pouvoir, telle que la loi existe

aujourd'hui, de nommer un conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien et de ses compagnies constituantes et filiales, pour renforcer sa garantie;

...déclarer par ordonnance que le droit de réméré du Nord-Canadien et celui de toutes autres personnes quelconques sur les propriétés hypothéquées, sera périmé, et de ce fait, le droit de réméré du Nord-Canadien (et desdites personnes) sur les propriétés hypothéquées ou toute partie d'entre elles sera absolument annulé et périmé, et exercice de ce droit deviendra le privilège de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada, nonobstant tout acte statutaire ou toute ordonnance légale ou de reméré à ce contraire.

L'effet de cette disposition statutaire qui est encore en vigueur, aujourd'hui, c'est que, au cas de défaut de la part de la compagnie du chemin de fer, le Gouvernement, bien loin d'être pris à la gorge par la compagnie, peut demander que les directeurs du réseau du chemin de fer du Nord-Canadien se démettent de leurs fonctions, et les remplacer par de nouveaux directeurs, et prendre l'absolue haute main sur le réseau du chemin de fer du Nord-Canadien, et le conseil ainsi nommé peut foreclore le droit de réméré, ainsi que le Parlement peut en décider, dans les intérêts de la population du Canada.

Tel était le projet de loi soumis et adopté, en 1914, au sujet de la garantie que nous donnons sur les obligations de $45,000,000 au Nord-Canadien. Vu que mon honorable ami d'Assiniboïa a déclaré que le chemin de fer du Nord-Canadien peut prendre le Gouvernement à la gorge et devenir maître de la situation, j'appelle son attention et celle de l'honorable député de Renfrew-Sud sur la loi dont j'ai parlé.

M. TURRIFF: Cela ne signifierait-il pas que le Gouvernement serait obligé de prendre des procédures en foreclusion? Cela prendrait un an, au moins. Cela signifierait, si les gens du Nord-Canadien répondaient à ces procédures et soutenaient la lutte devant les tribunaux civils, une bataille judiciaire longue, fatigante, tandis qu'on pourrait éviter toutes ces difficultés et que le Gouvernement pourrait se trouver en état d'agir promptement et vigoureusement, s'il avait la haute main sur ce capital-actions.

Lorsque le ministre a accordé, en 1914, ce prêt de $45,000,000, il a pris comme garantie $40,000,000 d'actions dans la compagnie. Aujourd'hui que celle-ci vient demander encore $15,000,000 pourquoi ne prend-il pas en garantie une autre portion des actions?

[Sir Thomas White.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami ne comprend pas encore la loi de 1914. Loin d'accorder des délais à la compagnie cette loi permet à l'Etat de prendre possession de la ligne et de nommer des directeurs qui l'administreront. Nous avons autant de pouvoirs que si nous possédions toutes les actions du Nord-Canadien et de ses compagnies filiales.

Pour en venir à l'amendement dont l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a donné avis, je n'ai soulevé aucune question de règlement et, autant que je sache, aucun membre du Gouvernement n'en a soulevé. C'est monsieur le président lui-même qui a fait remarquer l'irrégularité de la procédure. Personnellement, je ne m'oppose pas à ce qu'on le discute; je me suis proposé dans cette intention, parce qu'il ne m'était pas venu à l'idée qu'il pouvait être irrégulier. Le président du comité a évidemment raison, et le règlement de la Chambre s'oppose à tout amendement, mais cela ne nous empêche pas de discuter les avantages de celui que mon honorable ami de Saint-Jean voulait proposer. Cet amendement disait:

Avant de faire ce prêt à la compagnie, le Gouverneur en conseil exigera d'elle qu'elle donne à Sa Majesté le roi une promesse de vente valable pour cinq ans, ses voies ferrées et autres biens, et de toutes autres lignes de chemin de fer et tous biens compris dans le réseau du Nord-Canadien à tel prix que le Gouverneur en conseil jugera raisonnable dans les circonstances.

C'est-à-dire que mon honorable ami de Saint-Jean voudrait qu'avant d'accorder à la compagnie l'aide que nous proposions au moyen de ce prêt que le Gouvernement en conseil fixât le prix auquel l'Etat pourrait acquérir le réseau du Nord-Canadien et que ce prix fût établi d'après les circonstances actuelles.

Je veux faire remarquer à mon honorable ami qu'il veut déterminer qu'il serait le prix raisonnable. D'après les termes de cet amendement, le Gouvernement pourrait fort-bien fixer le prix d'achat du réseau, $380,000,000, $400,000,000 au plus, mais dans cette somme seraient comprises les dettes que l'Etat aurait à prendre à sa charge en acquérant le réseau. Vu que le passif de la compagnie est d'environ $380,000,000, l'honorable membre reconnaîtra que tout ce que le Gouvernement aurait à faire serait d'établir la valeur du fonds, en d'autres mots fixer un prix équitable pour les actions de la compagnie. C'est à cela que l'amendement de mon honorable ami se résume, et il s'agit alors de savoir s'il

serait sage de la part du Gouvernement, dans la transaction actuelle, de fixer le prix auquel nous aurions le droit d'ici à cinq ans d'acquérir le réseau du Nord-Canadien.

Il ne faut pas oublier que le Gouvernement possède déjà 40 p. 100 des actions de la compagnie, c'est-à-dire $40,000,000 sur un total de $100,000,000 d'actions. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) dit que les actions de la compagnie n'ont aucune valeur, mais il ne s'accorde évidemment pas avec l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), car il est clair que ce dernier, en proposant au Gouvernement d'obtenir une promesse de vente du Nord-Canadien doit attacher une valeur aux actions de la compagnie. En ce cas là il ne s'accorde pas avec l'honorable député d'Assiniboia qui dit qu'elles n'en ont aucune, mais il prétend que l'Etat, s'il possédait la majorité des actions, serait plus en état de diriger l'administration du réseau du Nord-Canadien.

M. BENNETT (Calgary): Il aurait voix délibérative seulement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui, droit de voter seulement. J'ai fait remarquer qu'il n'est pas nécessaire que l'Etat possède une majorité des actions de la compagnie du Nord-Canadien pour en prendre la direction au cas où elle faillirait, et si nous prenions aujourd'hui la charge d'administrer les affaires de la compagnie avant qu'elle soit mise en faillite, non seulement il nous faudrait trouver ces $15,000,000 que nous leur prêtons aujourd'hui afin qu'elle puisse payer ses dettes actuelles, mais nous assumerions aussi le fardeau de voir à ses autres affaires financières pendant la présente guerre et après.

On a vu par l'état financière de la compagnie du Nord-Canadien que $92,000,000 d'obligations viendront à échéance dans le cours de l'année et durant l'année prochaine, à part les obligations courantes, et ce prêt de $15,000,000 que nous lui faisons, est la plus petite somme qu'il lui faut pour payer ces obligations qui vont échoir cette année et l'année prochaine.

Le Gouvernement ne désire pas dans le moment administrer le réseau du Nord-Canadien, parce qu'il lui faudrait voir aussi à payer ses dettes et administrer ses finances. La proposition du Gouvernement est de venir en aide à la compagnie du Nord-Canadien et à celle du Grand-Tronc-Pacifique, en leur prêtant la plus petite somme qui sera nécessaire pour leur permettre de subsister pendant la présente guerre. C'est une mesure temporaire dont l'objet est de maintenir leur crédit à flot, jusqu'à ce que nous puissions faire l'enquête dont j'ai déjà parlé dans la discussion en comité général, jusqu'à ce que nous soyons renseignés sur toute la situation de la compagnie suffisamment pour nous permettre de substituer à ces moyens temporaires une politique permanente qui, nous l'espérons, résoudra toute la question des chemins de fer.

Pour revenir à la question d'obtenir une promesse de vente, en exécution de la loi de 1914, au cas où la compagnie ne pourrait exécuter ses obligations, le Gouvernement pourrait s'emparer du réseau, et ce sera le temps alors pour le Parlement de dire qu'il doit accorder ou non une compensation à la compagnie. Le Gouvernement pourra alors décider si les propriétaires seront indemnisés ou ne le seront pas. Il y a encore un autre aspect à cette question. Non seulement la loi de 1914 rend le Gouvernement maître de la situation, mais comme l'a démontré l'honorable député de Calgary, l'Etat l'est davantage parce que ce prêt que nous faisons étant remboursable à vue, la situation de l'Etat est plus forte que s'il possédait la majorité des actions, parce que les droits d'un créancier sont supérieurs à ceux d'un actionnaire. La compagnie se trouvant dans l'impossibilité de payer, le créancier est entièrement maître de la situation. Au point de vue strictement légal, il n'est donc pas nécessaire que le Gouvernement possède la majorité des actions de la compagnie du Nord-Canadien pour pouvoir s'emparer de l'administration de ses lignes au cas de défaut de paiement.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce l'intention du Gouvernement d'exercer ce droit de demander le remboursement de ces $15,000,000 en cas de défaut?

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai dit à mon honorable ami que le Gouvernement fera une enquête complète dans la situation des chemins de fer. Je crois que c'est la meilleure chose à faire dans les circonstances présentes.

Cette situation est excessivement compliquée et est un des problèmes les plus importants que le Canada ait jamais eu à résoudre. Le Gouvernement demandera l'opinion d'experts, et lorsque nous l'aurons, nous serons en état d'agir. Dans l'intervalle, le fait que ce prêt sera à demande, nous rend maîtres de la situation.

Il y a encore autre chose. Les honorables députés de l'opposition ont demandé

au Gouvernement de prendre possession des actions du Nord-Canadien. Il ne faut pas oublier que la possession de ces actions est pour la compagnie d'un grand appoint pour leur permettre d'obtenir les puissances dont elle a besoin. En réalité elles sont déjà toutes engagées. La compagnie, naturellement, doit continuer à se procurer des fonds, et je suis d'avis, comme nous lui donnons le minimum d'aide qui lui est nécessaire dans le moment nous ne devrions rien faire qui pourrait l'embarasser dans ses opérations financières. Comme l'honorable député d'Assiniboïa croit que les actions n'ont aucune valeur commerciales—et je ne me prononce pas à ce sujet—la seule chose alors qu'il désire est que le Gouvernement ait pleine maîtrise sur le réseau du Nord-Canadien, et j'ai démontré que nous la possédions en fait par la loi de 1914 et en raison du fait que ce prêt est un prêt à vue.

Il y a un autre fait sur lequel j'appelle l'attention de l'honorable député de Saint-Jean. Serait-il sage de la part du Gouvernement fédéral, dans le moment actuel de fixer la valeur des actions du Nord-Canadien? Si nous entreprenions de faire cela, il faudrait dire ou que les actions ne veulent rien, ou peu de chose ou beaucoup peut-être. Or, si elles ne veulent rien, ainsi que le dit l'honorable député d'Assiniboïa, à quoi servirait de vouloir les acheter?

M. NESBITT: Pas d'autre avantage que celui d'en être maîtres.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai discuté cette question. Je répète que si le Gouvernement attribuait une valeur minime sur ces actions, cela embarasserait certainement la compagnie du Nord-Canadien dans les emprunts qu'elle est obligée de faire pour continuer l'exploitation de ses lignes, car les actions lui sont utiles pour cet objet.

Si donc, pour se conformer à l'avis de l'honorable député de Saint-Jean, le Gouvernement assignait même une faible valeur aux actions de la compagnie, avec faculté d'achat dans les cinq ans, nous empêcherions celle-ci, ou du moins les détenteurs d'une majeure partie de ces actions, de se procurer l'argent nécessaire à une continuation de l'entreprise. Si, d'autre part, le Gouvernement assignait une valeur considérable à ces actions, que résulterait-il d'une prise de possession par l'état du réseau des voies ferrées du Nord-Canadien en conséquence d'un manquement de la compagnie à remplir ses obligations. Par la loi de 1914, ce serait alors au Parlement

[Sir Thomas White.]

à décider de ce qu'il y aurait à faire de la ligne et de ce qu'il faudrait payer aux actionnaires, quelque chose ou rien. Pourquoi le Gouvernement prendrait-il des dispositions susceptibles d'entraîner le Parlement dans des difficultés quand il aura à faire valoir son droit de rachat si jamais la compagnie manque à ses engagements? Assigner une valeur quelconque à ce capital, ce serait indubitablement gêner le cabinet dans la décision à prendre plus tard quant à sa faculté de rachat, s'il faut qu'il agisse en vertu de la loi de 1914.

Pour ce qui est du contrôle à exercer, j'ai fait voir que la loi de 1914 nous donne à cet égard tous les droits voulus, sans compter qu'il s'agit présentement d'un prêt remboursable sur demande. J'ai fait voir, en outre, que la saisie de ces actions par l'Etat gênerait considérablement le Nord-Canadien et ses actionnaires dans les démarches tentées pour se procurer les fonds absolument nécessaires à leur entreprise. Le Nord-Canadien ne sera pas au bout de ses besoins d'argent avec les 15 millions que l'Etat va lui fournir. Il y a les échéances de cette année, celles de l'année prochaine et les dettes courantes à payer au chiffre de 92 millions.

L'hon. M. PUGSLEY: Comment la possession des actions ordinaires, qui viennent après cette garantie va-t-elle aider la compagnie dans ses finances?

L'hon sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami n'ignore point qu'aux yeux des hommes de finance, la majorité des parts de capital d'une compagnie comme le Nord-Canadien peuvent passer pour avoir une valeur considérable comme supplément de garantie à fournir. Cela peut avoir pour la compagnie cette importance de lui faire obtenir un prêt qu'on ne lui ferait pas autrement. Je crois même que ces actions se trouvent présentement engagées dans ce but.

L'hon. M. PUGSLEY: Ont-elles aujourd'hui quelque valeur sur le marché?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en sais rien; mais c'est ce que pense évidemcent mon honorable ami, puisqu'il suggère au Gouvernement de fixer un prix auquel il pourra faire l'acquisition de la ligne d'ici à cinq ans.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que je crains, c'est qu'après tous ces secours à la compagnie, le Gouvernement ne se trouve en présence d'actions qui aient une haute valeur spéculative.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce n'est pas ce que dit l'honorable député. Il dit: "au prix que le Gouverneur en conseil jugera raisonnable d'offrir dans les circonstances". J'ai discuté cette affaire des actions ordinaires au point de vue de la faculté de rachat du chemin de fer canadien du Pacifique.

A propos d'une couple d'autres affaires que l'on a mentionnées au cours de ce débat, c'est l'honorable député d'Edmonton qui, je crois, accuse le Gouvernement de se montrer injuste envers le Grand-Tronc-Pacifique. Quand les conservateurs sont arrivés au pouvoir, ils se sont trouvés en présence d'une situation toute faite. Depuis longtemps le Pacifique-Canadien était parvenu à un degré de prospérité qui rendait de sa part inutile toute démarche auprès du Parlement pour de l'aide. Il est vrai de dire toutefois que le gouvernement fédéral est souvent venu à son secours dans le passé. L'honorable député de Digby a, l'autre jour, fait mettre au compte rendu de la séance un état indiquant que le Pacifique-Canadien avait obtenu des subventions et des prêts du Gouvernement fédéral aussi bien que des provinces et des municipalités, pour une somme de 71 millions; indiquant de plus qu'on lui avait transmis pour 37 millions de lignes déjà construits ou pour lesquelles il existait un tracé et qu'on lui avait encore fait don de 21 millions d'acres de terre, pendant que, de son côté, le gouvernement de la Colombie-Anglaise lui en donnait près de 6 millions d'acres.

La compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique a donc dans ses commencements reçu des subventions en terres et en argent des gouvernements du Canada et de cette province. Quand nous sommes arrivés au pouvoir, nous avons trouvé le Canadian-Northern avec une ligne inachevée entre Montréal et Port-Arthur, avec celle des montagnes Rocheuses en construction, comme l'étaient aussi, dans la province d'Ontario, ses lignes autres que celle de Montréal à Port-Arthur dont je viens de parler. Nous nous sommes trouvés en présence d'une compagnie possédant des lignes incomplètes et dans l'est et dans l'ouest. Elle se trouvait dans une situation à n'avoir plus qu'à cesser de construire et peut-être à faire faillite, faute par nous de l'aider à poursuivre la construction de lignes commencées avec l'aide de l'administration précédente.

Nous avions en outre le Transcontinental non fini entre Moncton et Winnipeg, depuis Québec en particulier. La section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas encore achevée, non plus que celle des montagnes. Je dirai donc que tout reproche d'une injustice faite au Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement actuel me paraît bien peu fondée. Depuis notre arrivée au pouvoir c'est avec justice que nous avons traité tous les chemins de fer de ce pays. Comme ministre des Finance, je n'ai favorisé personne dans cette affaire. Je n'ai rien à dire de nos politiques respectives; je ne dirai point si le Transcontinental devait ou ne devait pas se construire; je ne dis point, que la convention de 1903 aurait ou n'aurait pas pas dû se conclure; mais, arrivés au pouvoir en 1911 et nous trouvant en présence des réseaux inachevés du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons agi à l'égard de l'un et de l'autre avec une scrupuleuse impartialité. Rien donc ne justifie les reproches que l'on nous fait d'avoir été injustes pour la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Pacifique. Pour preuve, je dirai qu'un de mes premiers actes comme ministre des Finances c'a été le versement d'une somme de 5 millions, qu'il a fallu nécessairement payer, puisqu'une décision du Conseil privé nous y obligeait.

Nous avons acheté au pair pour 33 millions des obligations à 3 p. 100 du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le Gouvernement fédéral et nous lui avons promptement fourni les fonds voulus pour qu'elle procédât sans délai à la construction de ses lignes. Outre cela, nous avons fait au Grand-Tronc le prêt de 15 millions l'année après notre arrivée au pouvoir et nous avons, en 1914, donné au Grand-Tronc-Pacifique notre garantie pour 16 millions d'obligations afin de lui permettre d'achever dans les montagnes et dans les prairies des sections qui ne l'étaient pas encore. Grâce aux lois que nous avons fait voter pour ces compagnies, leurs lignes sont maintenant complètes. Le Nord-Canadien a eu ses raccordements, le Transcontinental est passé dans les mains de l'Etat et le Grand-Tronc-Pacifique a terminé sa ligne de Winnipeg à Prince-Rupert. Ainsi, ce que le Gouvernement a fait depuis notre arrivée au pouvoir, en 1911, c'a été d'aider à finir les réseaux inachevés des chemins de fer du Canada. La construction de ces réseaux a été rendue possible par l'aide qu'a donnée l'administration d'avant 1911, par l'aide accordée au Nord-Canadien, d'abord sous forme de garantie pour sa ligne de Winnipeg à Edmonton et ensuite par la garantie

que lui a donnée l'ancien Gouvernement de $35,000 par mille pour ses lignes de Montréal à Port-Arthur. Ces réseaux, que la législation de nos prédécesseurs avait rendu possible, nous avons eu la tâche d'en assurer l'achèvement. Faute de notre assistance, les compagnies n'auraient pu mener ces entreprises à bonne fin. Le Grand-Tronc-Pacifique ne serait pas aujourd'hui terminé jusqu'à Prince-Rupert, et le Transcontinental serait encore inachevé, de même que le serait le réseau des chemins de fer du Nord-Canadien sans l'aide que nous lui avons donnée en 1911, sans la subvention accordée à sa ligne de la Colombie-Anglaise et sans une garantie pour partie de la ligne qui monte au faite, sans les subventions données en 1912 et les $45,000,000 de 1914.

L'hon. M. PUGSLEY: Quelle difficulté le Gouvernement actuel aurait-il eue à faire donner au Nord-Canadien des droits de circulation sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique dans les montagnes, au lieu de lui donner une subvention, à laquelle est venue se joindre la garantie du gouvernement de la Colombie-Anglaise pour plus de 40 millions d'obligations; tout cela pour permettre à la compagnie de bâtir dans les montagnes une ligne indépendante?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La ligne était en cours de construction. Bien plus, comme je l'ai fait observer l'autre soir...

L'hon. M. PUGSLEY: C'est avec la subvention de la Colombie-Anglaise que l'on a commencé à construire cette ligne?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Parfaitement.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais n'est-il pas vrai que la compagnie n'a reçu aucune aide du Canada pour traverser les montagnes Rocheuses?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La ligne était en construction, lorsque nous avons donné de l'aide. La loi par laquelle l'ancien gouvernement accorda $35,000,000 à la ligne Nord-Canadien d'Ontario entre Montréal et Port-Arthur, déclare qu'il est de l'intérêt du Canada qu'il existe une troisième ligne transcontinentale depuis Montréal jusqu'aux eaux du Pacifique. C'est cette subvention de $35,000,000 à la ligne du Nord-Canadien d'Ontario entre Montréal et Port-Arthur qui a déterminé le caractère de ce chemin de fer comme réseau transcontinental. Il n'y a pas de doute à ce sujet, et à l'époque où l'on accorda la subvention, dans la pensée de l'ancien gouvernement comme il le déclare dans sa résolution, il était de l'intérêt public qu'une ligne fût construite à travers la Colombie-Anglaise pour atteindre les eaux du Pacifique.

S'il est un aspect, de ce débat, qui m'a fait plaisir, c'est l'absence presqu'entière de récriminations. Le passé est un livre fermé. Je discute cette situation des chemins de fer sans favoritisme. C'est une des situations les plus importantes qui ce soient jamais présentées devant un gouvernement au pays; elle dure depuis quatre ans. La difficulté dans ce pays, on le sait, est son immense étendue géographique et l'éparpillement de sa population. Dans les premiers temps, la Confédération n'a été possible que grâce à l'Intercolonial construit à grand frais, qui a relié l'Est d'alors à l'Ouest d'alors. La mesure la plus importante, après cela, fut la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique qui a rendu possible une plus grande Confédération et relié l'Ouest et la Colombie-Anglaise à l'Est. Puis vint la construction du Nord-Canadien dans les provinces des praieries. S'il est un aspect de la question sur lequel on est porté à passer légèrement, c'est l'énorme importance pour le Canada de la situation de chemins de fer que nous avons créé. Presque chaque jour dans cette Chambre nous entendons parler de la nécessité de plus nombreux moyens de transport, de plus de wagons, de nouvelles régions de l'Ouest qui devraient être desservies par des lignes d'embranchement. Quelle serait la condition actuelle de l'Ouest, si ces lignes de chemin de fer n'avaient pas été construites?

L'hon. M. PUGSLEY: Déplorable.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'an dernier, le Nord-Canadien a transporté 40 pour 100 du blé. Cette question n'intéresse pas seulement les particuliers; cela n'intéresse pas seulement le Pacifique-Canadien ou le Nord-Canadien ou le Grand-Tronc-Pacifique, à titre de corporation. Il s'agit de l'importance du réseau pour le Canada et le progrès du pays, et c'est ainsi qu'on doit considérer la question. Ce qui se dresse aujourd'hui en face de nous, ce n'est pas une théorie, mais une situation. Nous avons ces trois réseaux de chemins de fer terminés, sauf que les chemins de fer ne sont jamais terminés, car il leur faut toujours s'étendre au fur et à mesure que les conditions le permettent. Nulle question qui a surgi depuis la Confédération, a été aussi vitale au pays que celle des chemins de fer. A mon avis, nous avons trop cons-

truit de chemins de fer pour les besoins du moment. Mais il ne faut pas l'oublier, l'opinion publique a été favorable à la construction des chemins de fer, afin de rattacher l'Est à l'Ouest, pour développer l'Ouest, et rendre accessibles les régions les plus éloignées, de telle sorte que l'immigration pût y affluer et la colonisation prospérer. Le pays tout entier a bénéficié de l'extension de nos réseaux de chemins de fer vers l'Ouest. Nous avons donc construit au delà de nos besoins, il est vrai; mais il ne faut pas l'oublier, la question la plus vitale aujourd'hui en ce pays est la question des transports. Cela étant, je ne vois pas pour ma part pourquoi il y aurait lieu de se montrer pessimiste à l'endroit du Canada. Si quelqu'un m'eût dit, à titre de ministre des Finances, quand la guerre a éclaté, que nous serions dans la situation actuelle, après deux ans de guerre, je ne l'aurais pas cru. Considérez la situation actuelle du Canada. Malgré la guerre, le Canada jouit d'un haut degré de prospérité. Nos exportations dépassent de beaucoup nos importations et jamais notre commerce n'a encore pris pareil essor. Nous avons aujourd'hui dans nos banques deux ou trois cents millions de plus qu'à l'ouverture des hostilités.

Je ne me permets jamais de plonger trop loin le regard dans l'avenir, parce que je ne crois pas que l'esprit humain puisse prévoir les événements qui suivront cette guerre. J'ai la plus grande confiance dans le peuple de ce pays et dans nos ressources, et c'est pourquoi je ne puis pas concevoir que la situation périclitera, quand la guerre sera terminée.

M. NESBITT: Ces événements arrivent sans explication?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non, ils ne donneront pas d'avertissement, je me repose avec confiance sur les grandes ressources que le Canada peut mettre en œuvre pour faire sa part dans cette guerre et en sortir sans que sa prospérité soit entamée.

L'hon. M. PUGSLEY: Pour en revenir aux opérations financières de l'honorable ministre, qui ont été très heureuses, ne se trouve-t-il pas quelquefois embarrassé par les observations pessimistes que lui font ses collègues?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Non. La plupart de ces remarques empreintes de pessimismes viennent de ces messieurs de la gauche. Mais j'en conviens, nous sommes au milieu d'une grande guerre; nos fardeaux sont lourds; personne plus que moi ne s'en rend compte, car c'est à moi qu'incombe la responsabilité immédiate. Cependant, tout en me rendant pleinement compte des responsabilités auxquelles nous avons à faire face, je crois que le Canada traversera cette guerre, non seulement après avoir fait honorablement son devoir vis à vis du pays et de l'Empire, mais en pleine ère de prospérité. Ce que j'espère c'est que, grâce à cette prospérité dont nous jouissons actuellement et qui, je crois, va continuer, nous allons être en mesure de faire face, au besoin, à toute dislocation des affaires qui peut se produire. C'est là une opinion qui m'est personnelle. Les opinions diffèrent, et je ne crois pas que les vues de qui que ce soit à cet égard aient grande valeur, mais je dois déclarer que mon opinion personnelle est optimiste en ce qui concerne le Canada.

Maintenant, quelle est la situation actuelle des chemins de fer? Nous avons jeté des dizaines et des centaines de millions de dollars dans la construction de nos réseaux de transport, pour rattacher les Provinces maritimes à l'Ontario et l'Est à l'Ouest et imprimer un vif essor à la colonisation de l'Ouest. Et maintenant que nous en sommes arrivés au point où il nous faut terminer ces réseaux, ce ne serait pas, à mon sens, faire acte de sagesse nationale que de les laisser péricliter. Après être allés aussi loin, devons-nous maintenant nous arrêter? Surtout au milieu de cette guerre? Je crois que c'est l'avis des membres de cette Chambre et du peuple de ce pays que nous ne laissions pas péricliter ces réseaux de chemin de fer, dans le moment, et il s'agit ici du Nord-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique et du Grand-Tronc, car le Grand-Tronc, se rattache certainement de près au Grand-Tronc-Pacifique, sous le rapport financier. La situation est que, après avoir terminé ces lignes, ces compagnies se trouvent en telle posture qu'il leur faut obtenir d'autres secours afin de pouvoir continuer leur exploitation. Le gouvernement leur donne cette aide, qui n'est qu'une mesure temporaire. Mais, ainsi que je l'ai déjà dit en une autre occasion, il n'est pas possible de continuer à faire pareils prêts à ces compagnies d'année en année, et il nous faut trouver une solution permanente de cette question de chemins de fer. Ce que j'ai été heureux de constater au cours de ce débat, c'est que les discours indiquent que ces honorables députés se rendent compte que toute récrimination, au sujet du passé est inutile;

que nous sommes en présence d'une situation fort grave; que nous pouvons y faire face; que le problème des chemins de fer est l'un des plus importants de ce pays; que la ligne de conduite adoptée par ce Gouvernement, consistant à accorder des secours temporaires afin qu'il n'arrive rien de désastreux à ces compagnies, et à nous enquérir des meilleurs moyens de résoudre nos problèmes de chemins de fer, est bien la seule qui convient de suivre.

On a aussi touché à la question de l'immigration. Une bonne politique d'immigration est la clef de la solution des problèmes économiques du Canada. C'est en encourageant l'immigration, et en dirigeant les immigrants vers les terres, qu'on solutionne le problème des chemins de fer et par là même les autres problèmes économiques. C'est là le grand problème qui se pose aujourd'hui devant le pays, et auquel il faudra faire face après la guerre, c'est-à-dire obtenir une immigration désirable, et décider les immigrants à se fixer au sol comme producteurs. Il en résultera plus de trafic pour les chemins de fer, et plus d'affaires pour les intérêts commerciaux, manufacturiers et industriels. Il est à la fois vital et fondamental que le Canada favorise de toute façon possible l'immigration et la colonisation. Je crois que nous aurons cette immigration et qu'elle se fixera sur les terres, et que nous finirons par pouvoir résoudre notre problème des chemins de fer. En attendant, ce problème est là, et il nous faut y faire face.

L'hon. M. PUGSLEY: L'honorable ministre a-t-il quelques objets en vue pour une politique d'immigration conçue en un esprit large?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui. Dans le moment, les sources de l'immigration sont en grande partie taries par suite de la guerre. Mais non seulement le gouvernement devra tout mettre en œuvre pour favoriser l'immigration; il devrait aussi encourager tous les moyens auxiliaires qu'il peut y avoir pour attirer ici l'immigration; il devrait s'efforcer de tout mettre en œuvre afin que ces efforts qu'il tente pour attirer l'immigration en ce pays bénéficient des efforts déployés par d'autres. De plus, et dès que nous aurions ici les immigrants, le Gouvernement devrait par quelque système qu'il faudra élaborer, aider ces immigrants à s'établir sur les terres.

L'hon. M. PUGLEY: Selon moi, c'est là la question la plus importante qui se soit encore présentée pour nous.

[L'hon. sir Thomas White.]

Je suis content que le ministre ait touché à la question de l'immigration. Il a dit que ses sources étaient taries durant la guerre. Est-ce vrai de l'énorme multitude de gens qui sont au Sud, dans les Etats-Unis, de qui nous avons reçu dans les dernières années des centaines de mille de nos meilleurs colons? Pourquoi, grâce à une campagne vigoureuse, ne continuerions-nous pas à obtenir des Etats-Unis même plus de colons que dans le passé?

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député a raison en ce qui concerne les Etats-Unis. Quand je dis que les sources de l'immigration sont taries, je fais allusion plutôt aux sources européennes. Mais nous ne devons pas oublier non plus que la guerre a une influence sur l'immigration même venant du Sud. Il n'y a pas de raison qu'il en soit ainsi, mais c'est néanmoins un fait.

J'ai exposé la situation des chemins de fer telle que l'a trouvée le Gouvernement quand il est arrivé au pouvoir. J'ai donné mon opinion sur l'importance du problème et l'imprudence qu'il y aurait de laiser périr ces compagnies de chemin de fer qui se sont maintenues jusqu'ici. J'ai dit la confiance que j'avais que le pays, avec ses ressources et sa population, surmonterait toutes les difficultés qui pourraient se présenter à l'avenir. En somme, je suis un optimiste et non pas un pessimiste, quand je regarde dans l'avenir du pays et même dans celui des chemins de fer—bien que, à mon avis, on ait trop poussé à la construction. On ne doit pas oublier toutefois, en tenant compte de l'étendue géographique du pays, que dans un sens, il est nécessaire de trop construire. C'est-à-dire que vous n'avez pas de colonisation tant que vous n'avez pas de chemins de fer; le chemin de fer doit venir le premier dans l'ordre des temps. Je ne veux pas, comme je l'ai dit entamer une discussion, mais mon avis est que si le Nord-Canadien et le réseau du Grand-Tronc avaient pu se fusionner en 1903-1904 on aurait évité cet inconvénient d'un excès de construction. Le Nord-Canadien transportait le grain de l'Ouest, mais il devait trouver du trafic de retour et c'est pourquoi le Nord-Canadien s'est lancé dans sa politique des chemins de fer de l'Est, afin d'obtenir des lignes alimentaires pour son réseau de l'Ouest.

Si le Nord-Canadien avait eu dans l'Est, comme réseau alimentaire, celui du Grand-Tronc, il n'aurait pas eu besoin du Canadien-Nord-Ontario; mais comme le Grand-Tronc a lancé l'entreprise du Grand-Tronc-

Pacifique, le Nord-Canadien s'est trouvé dans le cas d'expédier du grain de l'Ouest sans prendre le trafic de retour. En conséquence, il s'est lancé dans son entreprise de construction du Nord-Canadien d'Ontario. Inutile de récriminer, de critiquer, de faire des réflexions sur la sagesse ou l'imprudence des actions passées. La vérité est que la question des chemins de fer, si importante pour les habitants du Canada se dresse devant nous et il faut que nous la règlions; aussi, c'est ce que le Gouvernement se propose de faire.

On a soulevé quelque difficultés à propos de la disposition de cet argent. Nous faisons un prêt de $15,000,000 au Nord-Canadien. En vertu des lois de 1914 et de 1911, le Gouvernement fédéral a donné des garanties de $45,000,000 et de $35,000,000 au Nord-Canadien et au Nord-Canadien d'Ontario. Les produits de ces garanties ont été portés au compte du receveur général en vertu de la loi, dans les deux cas. J'ai été, à un moment, fidéi commissaire pour des centaines de millions de dollars et je puis dire que l'on n'aurait pas pu inventer un système de contrôle plus efficace que celui qui a été préposé par le département des chemins de fer en autorisant le paiement de ces sommes d'argent. Je déclare ici, comme ministre des Finances, que le produit de cette garantie de $45,000,000 a été payé absolument pour les besoins en vue desquels la garantie avait été donnée et pour aucun autre emploi quelconque.

M. MORPHY: Ces sommes d'argent ont-elles été mises à la disposition de Mackenzie et Mann?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Une garantie a été donnée pour payer des dettes effectuées, pour des dépenses de construction et pour certaines autres choses mentionnées dans la loi. On a laissé entendre dans la Chambre, que l'argent avait été détourné de quelque façon mystérieuse, mais je déclare qu'il n'y a pas un mot de vrai à ce sujet.

L'hon. M. PUGSLEY: Ces suggestions venaient en grande partie de la droite de la Chambre.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Elles ne provenaient pas de moi. J'ai donné dans l'état que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre tous les certificats et à la fin, j'ai remis une lettre du major Bell, qui est un fonctionnaire admirable, un des meilleurs fonctionnaires d'Ottawa—il est comptable expert et qui déclare dans sa lettre que dans tous les cas, avant que ces certificats aient été donnés—je parle maintenant de la garantie de $45,000,000—une vérification précise a été faite, soit par lui-même ou par des membres de mon personnel sous ma direction. Chaque reçu a été vérifié; il y avait des représentants même à Winnipeg.

M. TURRIFF: Mon honorable ami sait que la plus grande partie du Nord-Canadien a été construite par Mackenie et Mann comme entrepreneur. Le certificat peut être parfaitement juste mais si Mackenzie et Mann, ont demandé $50,000 pour faire de l'ouvrage valant $35,000, que valait la vérification?

L'hon. sir THOMAS WHITE: On a prouvé en 1914 que rien de semblable ne s'était produit; qu'ils étaient agents du Nord-Canadien pour donner ces entreprises à des sous-entrepreneurs. Je dirai ceci—après tout, la vérité est la vérité—je ne crois pas qu'il y ait au Canada un chemin de fer qui soit dirigé plus économiquement que le Nord-Canadien. J'ai une confiance absolue dans les comptes qui sont présentés.

M. MORPHY: Existe-t-il un chemin de fer qui ait pu faire ses opérations financières à meilleur compte?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'en connais pas. Les produits de ce prêt de $15,000,000 sont payés sur l'ordre du gouverneur en conseil. La vérification sera faite comme pour les produits des garanties de $35,000,000 et de $45,000,000. J'ai acquis de l'expérience dans les opérations de compagnies de trust pour payer des capitaux et je ne connais aucune méthode usitée par une compagnie de fidéicommis en vertu de laquelle l'argent est payé avec un plus grand soin que les produits des garanties fédérales sont payés à Ottawa. Cela s'applique à la précédente administration aussi bien qu'au Gouvernement actuel.

Je crois que le département des Finances a été absolument honnête dans son administration des fonds publics.

Ce prêt sera payé sur l'ordre du gouverneur en conseil après qu'une vérification aura été faite pour prouver qu'il est régulièrement payé.

Nous demandons 6 pour 100 et le prêt est un prêt à demande. Je crois que toutes les précautions possibles ont été prises à propos de cette transaction pour protéger le Gouvernement. Une hypothèque est prise avec le consentement du Nord-Canadien et de ses compagnies filiales et constituantes qui pourraient tirer quelque bénéfice de ce prêt. Par conséquent je n'ai aucune hésitation à appuyer et à recommander la transaction en elle-même.

Une ou deux autres affaires ont été mentionnées parmi l'actif de la compagnie du Nord-Canadien.

Le Nord-Canadien a été construit plus récemment que le Canadien-Pacifique. Je ne sais pas quelle méthode a adopté le Pacifique-Canadien, mais s'il dirige ses affaires d'après le système des autres compagnies, je suppose que les valeurs de propriété ont été inscrites à l'époque où elles ont été acquises.

Il peut en être de même du Nord-Canadien et dans ce cas l'actif du Nord-Canadien serait évalué à un chiffre beaucoup plus haut, parce que ces propriétés ont été acquises dans ces temps derniers. Les sommes qui étaient payées pour le droit de passage dans Ontario seraient très élevées en comparaison du coût d'il y a vingt ans. Si les valeurs du Pacifique-Canadien étaient inscrites à leur valeur actuelle, je crois qu'elles seraient beaucoup plus fortes qu'elles le paraissent maintenant. Je suis le premier à reconnaître le mérite du Pacifique-Canadien et l'efficacité de son administration, mais il ne faut pas oublier qu'il y a des années la compagnie du Pacifique-Canadien n'était pas en condition aussi prospère qu'elle l'est aujourd'hui. Ses terres de l'Ouest ont acquis une valeur immense. Sa propre entreprise joue un grand rôle pour leur donner de la valeur, mais il ne faut pas oublier non plus que les entreprises des autres compagnies ont eu une tendance à donner de la valeur à ces terres. De sorte que le Pacifique-Canadien, grâce aux terres qu'il détient, participe à la prospérité qui a pris naissance peut-être en grande partie par son propre fait, mais aussi par ces autres compagnies qui sont le Nord-Canadien et à un degré moindre le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. PUGSLEY: Et par l'esprit d'entreprise du public.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Et par l'esprit d'entreprise du peuple, avec l'aide que le gouvernement du Canada a donné à toutes ces différentes entreprises. L'honorable député d'York-Sud (M. Maclean) a parlé l'autre jour un peu légèrement, je crois, de mettre la main sur les différents réseaux du Canada.

M. NESBITT: Assurément; cela ne prendrait qu'une minute.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il a dit que ce serait seulement une question de prendre à notre charge les dettes. En principe, il avait raison, sauf que dans le cas du Grand-Tronc-Pacifique, il y a encore un énorme capital-actions.

[Sir Thomas White.]

L'honorable député de Calgary (M. Bennett) a établi tout à l'heure que des actionnaires anglais ont placé plus de $100,000,000 dans l'entreprise du Grand-Tronc, sans jamais recevoir en retour un seul dollar sous forme de dividendes. Le capital du Grand-Tronc, si je ne fais pas erreur, s'élève au chiffre de £50,000,000, c'est-à-dire $250,000,000. Les détenteurs de ces actions possèdent donc des intérêts dont il faudrait tenir compte, si jamais nous décidions de faire l'acquisition du réseau du Grand-Tronc.

Nous sommes donc en face d'une situation qu'il est de notre devoir de résoudre en ce qui a trait à nos chemins de fer; or, nous nous proposons de donner une solution au problème en recourant aux avis des meilleurs experts en ces matières; car nous voulons régler une fois pour toutes ces difficultés que le Gouvernement est appelé à envisager, chaque année.

Pour ma part, je suis d'avis que si nous voulons résoudre le problème, il faudra que l'Etat se décide à faire l'acquisition d'un ou de plus d'un des réseaux de chemin de fer qui existent actuellement au Canada.

Selon que je l'ai déclaré, au cours des observations que j'ai faites à l'occasion du dépôt des résolutions concernant ces prêts, il est fort possible que le règlement de la question comporte la nationalisation des chemins de fer du Canada. Cependant, j'ai déclaré à ce moment-là, et je le répète encore aujourd'hui; ce n'est pas une mince entreprise que de faire l'acquisition de toutes les voies ferrées qui sont en exploitation au Canada, quand bien même nous ne serions pas en pleine guerre. Il est différents aspects à cette question que nous ne saurions nous dispenser d'étudier avec attention; pour ne vous citer qu'un exemple, il faudrait voir un peu quelle influence cela pourrait avoir sur notre crédit, si nous décidions de nationaliser toutes les voies ferrées du Canada d'un seul coup.

L'honorable député de York-Sud (M. Maclean,) a voulu laisser entendre semble-t-il, que rien n'est plus facile que de nationaliser tous les chemins de fer canadiens. Pour ma part, je ne trouve pas qu'il soit si facile que cela de faire l'acquisition de tous les chemins de fer du Canada et d'assumer la poursuite de toutes les entreprises que dirigent les différentes compagnies, au point de vue de l'immigration, relativement aux moyens de transport maritime sur l'Atlantique et sur le Pacifique, sans compter l'exploitation

de toutes ces voies ferrées et l'obligation de trouver les capitaux dont elles ont besoin. Ce serait une entreprise colossale, en n'importe quel temps, même en supposant que nous ne serions pas en guerre.

Or, j'ajouterai et ce sera là la conclusion de mes remarques, que nous sommes engagés dans une guerre terrible; le peuple canadien est obligé de faire face à de lourdes responsabilités, comme il n'a jamais été appelé à le faire auparavant; la fin du conflit actuel est loin d'être en vue; notre dette nationale s'accroît à raison de 20 à 25 millions de dollars chaque mois, soit de $250,000,000 à 300,000,000 par année.

A la conclusion de la paix enfin, nous serons probablement en face d'une dette de un billion de dollars. Si, en temps de paix, ce serait déjà une colossale entreprise que de nationaliser les chemins de fer canadiens, à plus forte raison serait-ce une tâche gigantesque en temps de guerre. Cependant, il est absolument nécessaire que nous fassions face à la situation, il est absolument nécessaire que nous mettions un terme à cette coutume qu'ont prises ces deux compagnies de venir chaque année devant le Parlement pour demander des secours.

On a affirmé en cette enceinte que la politique que nous avons adoptée à cet égard, n'est pas du tout une politique. C'est pourtant, je le proclame, la seule politique que nous puissions adopter, dans les circonstances. Nous ne sommes pas en mesure de nous prononcer relativement à la solution permanente qu'il serait à propos de donner à ce problème des chemins de fer au Canada. Tout ce que nous voulons, c'est d'empêcher que ces entreprises de chemins de fer ne tombent en banqueroute. La politique que nous avons énoncée en cette enceinte, politique qui, je le sais, a reçu l'approbation de la grande majorité du Parlement, est la véritable orientation que nous devons suivre pour le moment, et bien qu'elle ne soit destinée qu'à améliorer provisoirement la situation, elle n'en constitue pas moins la meilleure politique à suivre. Elle nous permet de gagner du temps; elle permet de continuer l'exploitation de ces chemins de fer,—ces voies ferrées qui sont si importantes, si essentielles à la prospérité du pays,—jusqu'au jour où sur les avis des meilleurs experts qu'il soit possible de consulter, nous serons en mesure de proposer une solution permanente, qui comportera probablement l'acquisition par l'Etat d'un ou deux réseaux et qui plus tard, comme je l'ai déclaré, entraînera peut-être la nationalisation de tous les réseaux canadiens.

M. PARDEE: En compagnie de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), je proteste contre le mode de procédure suivi pour la présentation de ce projet. Même en dépit de toutes les explications qu'a données le ministre des Finances pour justifier cette procédure, il n'en reste pas moins établi que l'affaire aurait dû venir sous forme de projet de résolution.

Plus que cela, j'approuve entièrement les observations qu'a faites l'honorable député de Calgary (M. Bennett). Ils sont nombreux les membres du Parlement qui ont adopté une attitude énergique, en 1914, lorsqu'il s'est agi de discuter la mesure relative à la garantie de $45,000,000 qui fût accordée au chemin de fer Nord-Canadien.

C'est une coutume des plus déplorables, à mon avis, que le crédit le plus élevé que nous soyons appelés à voter au Parlement, sauf celui qui est destiné aux administrations centrales, aille aux chemins de fer, et qu'invariablement—et peut-être un parti n'est-il pas plus à blâmer que l'autre sous ce rapport—le Gouvernement attende jusqu'aux derniers jours de la session pour saisir la Chambre d'un projet de cette importance. Je n'en dirai pas plus long sur ce sujet. Cependant, je ne puis m'empêcher de faire observer que, depuis un mois pour ainsi dire, nous espérions de jour en jour que le Gouvernement déposerait ce projet devant le Parlement; or, il ne l'a déposé qu'aujourd'hui, alors que tout les députés soupirent après la fin de la session afin de retourner dans leurs foyers. Je suis heureux d'entendre le ministre des Finances s'exprimer avec l'optimisme qui est un des traits de son caractère. A l'heure actuelle, permettez-moi de le dire, il sont un peu trop nombreux les pessimistes en ce pays. . .

L'hon. M. PUGSLEY: Parfaitement.

M. PARDEE: ..... qui traînent partout leur mine abattue et prédisent toutes sortes de calamités pour le Canada aussitôt que la paix sera conclue. Ils prétendent tous, c'est vrai, que nous avons trop de voies ferrées au Canada. Il n'y a pas de doute que c'est la vérité à l'heure actuelle; mais je rappellerai à cette Chambre et au pays, que pendant dix ans après le parachèvement du chemin de fer du Pacifique-Canadien, nous étions en face d'une situation identique. La construction des voies ferrées dans les régions où la nécessité s'en fait le plus sentir, a invariablement produit d'excellents résultats. La construction des voies

ferrées tend à peupler le pays, et l'augmentation de la population amène nécessairement la prospérité. La prospérité de l'Ouest est due dans une large mesure à la construction du Pacifique-Canadien et à l'immigration qui s'en est suivie, avec ce résultat que la richesse du pays s'est accrue de millions et de millions de dollars.

Mais monsieur l'Orateur, si nous n'avions pas eu les chemins de fer qui existent à l'heure actuelle, même en supposant que nous en ayons trop, le Canada serait en bien plus mauvaise posture qu'en ce moment, relativement au transport de la récolte anormale dont les cultivateurs de l'Ouest ont été gratifiés, l'année dernière.

Je ne blâme donc pas trop la construction des chemins de fer. La seule chose qui me frappe quand il s'agit du Nord-Canadien, c'est que d'année en année nous sommes appelés à accorder des subsventions à cete compagnie; d'année en année, nous entendons poser la même question indifféremment par l'un ou l'autre parti en cette Chambre; Est-ce la dernière fois que le Nord-Canadien viendra quémander des secours au Parlement? Et l'on nous répond invariablement: Certainement, qu'ils n'auront plus besoin de rien; ces sommes seront suffisantes pour sortir la compagnie de l'ornière.

Il y a déjà plusieurs années que je suis témoin de ce manège, et pourtant à chaque session, nous voyons arriver les propriétaires du Nord-Canadien, toujours avec la même supplique: "Nous sommes encore en mauvaise posture", disent-ils, "et nous vous supplions de venir à notre secours".

Les choses en sont arrivées à un tel point, autant que j'ai pu m'en rendre compte, que les citoyens du pays se demandent si oui ou non les affaires du Nord-Canadien sont convenablement administrées. Le ministre des Finances a affirmé que, suivant lui—et sans manquer au respect que je professe à son égard, il me permettra, j'en suis certain, de prendre son opinion sur ce sujet, pour ce qu'elle vaut, tout comme la mienne d'ailleurs—ce chemin de fer est administré avec la plus grande économie, que toutes les recettes sont appliquées à l'amélioration du réseau et qu'en réalité, les affaires de la compagnie sont parfaitement administrées sous tous les rapports. C'est peut-être la vérité, mais le contraire est également possible.

Pour ma part, j'aimerais à me convaincre à la faveur d'une vérification complète et indépendante des livres de la compagnie du Nord-Canadien que toutes les recettes qui sont réalisées par ce chemin de fer sont appliquées au réseau du Nord-Canadien.

L'hon. député de Calgary (M. Bennett) a déclaré, cet après-midi, que l'on estime à $10,000,000 les profits que réalisera le Nord-Canadien dans l'exploitation de son réseau, cette année. Si c'est là la situation, en ma qualité de citoyen, j'aimerais beaucoup à savoir si ces $10,000,000 seront employés à l'amélioration du réseau du Nord-Canadien. Voilà ce que nous désirons savoir; mais pour cela, il faudrait que les livres de la compagnie fussent vérifiés par des experts du dehors, ou bien, l'être par des fonctionnaires du Nord-Canadien, comme la chose s'est toujours pratiquée jusqu'aujourd'hui.

Est-ce que le citoyen ordinaire, en tenant compte des demandes de secours qui sont adressées au Parlement de session en session et qui sont toujours accordées, comme le sera encore celle-ci, je n'en ai aucun doute, n'a pas le droit de s'étonner que le Gouvernement, non pas en se plaçant au point de vue de la valeur des actions du Nord-Canadien,—je me soucie fort peu de la valeur qu'elles peuvent avoir pour les fins de mon raisonnement,—mais dans le but de se mettre au courant des méthodes d'administration de la compagnie, ne cherche pas à s'assurer la possession d'un nombre d'actions suffisant pour avoir la maîtrise des affaires du Nord-Canadien, sans s'occuper des concessions qu'il a déjà obtenues, en 1914? Le Gouvernement devrait nommer au conseil d'administration du Nord-Canadien des hommes en qui le public aurait entière confiance, et qui verraient à ce que les profits que réalise ce chemin de fer soient appliqués à l'amélioration du réseau; de cette façon, le peuple saurait exactement où vont ces sommes et conséquemment il se rendrait compte si ces allocations sont nécessaires ou non. Voilà le point que je soulève. J'approuve le raisonnement qu'a avancé le ministre relativement à la valeur des actions, mais je suis d'opinion qu'il n'est pas d'argument qui vaille contre la prétention que, puisque la population du pays a avancé, par l'entremise soit du Parlement fédéral soit des législatures provinciales, des sommes énormes à la compagnie du Nord-Canadien, on devrait lui procurer la certitude que les profits qui sont réalisés dans l'exploitation du réseau lui sont appliqués et que les affaires de ce chemin de fer sont parfaitement administrées.

Voilà, à mon avis, une requête juste et l'on devrait y accéder.

Quant à moi—je ne fais qu'exprimer mon opinion personnelle—je serais en faveur de la nomination d'un séquestre, qui verrait à l'administration des affaires du Nord-Canadien. Une innovation de cette nature ne dérangerait en rien les affaires du réseau. Les pouvoirs d'emprunt ne seraient aucunement restreints et les moyens de faire face aux obligations financières du réseau ne seraient aucunement entravés. Un séquestre pourrait agir absolument de la même façon que si le réseau était laissé, comme il va l'être sans doute, aux propriétaires actuels. Mais il y aurait cet avantage qu'en ayant affaire à un séquestre digne de confiance, le peuple saurait qu'il ne se perdrait pas un seul sou et que le Nord-Canadien serait administré d'une façon vraiment conforme à l'intérêt public. D'ailleurs, nous avons consacré une si grande somme de deniers publics au Nord-Canadien, qu'il est grandement temps que nous participions à son exploitation. Je n'ai rien entendu dire au ministre des Finances contre l'idée de la nomination d'un séquestre. Voudrait-il me déclarer, à titre de renseignement, si la nomination d'un séquestre pourrait être préjudiciable à ce réseau?

L'hon sir THOMAS WHITE: J'en ai parlé dans le discours que j'ai prononcé avant que la Chambre se forme en comité; j'ai dit que la nomination d'un séquestre entraînerait le démembrement du réseau, vu le grand nombre de compagnies filiales qu'il comprend.

M. PARDEE: Pas nécessairement.

L'hon sir THOMAS WHITE: Ces compagnies sont au nombre de trente ou quarante.

M. PARDEE: Je ne suis pas convaincu de l'exactitude de cette affirmation.

M. MORPHY: L'honorable député appliquerait-il le même principe au Grand-Tronc?

M. PARDEE: Il pourrait être absolument raisonnable de l'y appliquer.

M. MORPHY: Au Grand-Tronc et au Grand-Tronc-Pacifique?

M. PARDEE: Les deux font la paire. Si le Grand-Tronc ne peut plus, comme il le dit, supporter le Grand-Tronc-Pacifique, et s'il est vrai que le Grand-Tronc-Pacifique doive venir nous demander de l'aide à l'avenir, comme le fait aujourd'hui le Nord-Canadien, le plus tôt nous prendrons possession du Grand-Tronc-Pacifique, le mieux ce sera. A mon sens, l'honorable député de Perth (M. Morphy) ne saurait prétendre que, parce que nous avons eu affaire au Grand-Tronc-Pacifique, nous dussions raisonner autrement. Pour ce qui est du Nord-Canadien, nous devrions obtenir la majorité des actions et mettre au nombre des directeurs des hommes qui surveilleraient les recettes et les dépenses au nom du peuple; si on ne le fait pas, et je suis certain qu'on ne le fera pas, qu'on nomme un séquestre en qui le peuple aura confiance, afin que nous sachions exactement si les deniers publics votés en faveur de cette compagnie sont bien ou mal employés.

On nous dit qu'on va instituer une commission chargée de s'enquérir et de faire rapport au sujet de la situation, et à cette fin on a inscrit au budget supplémentaire une somme de $150,000. Depuis que le Gouvernement actuel a pris la direction des affaires, en 1911, il a institué plus de commissions qu'il n'en fallait; si l'on en croit un certain rapport déposé récemment, il en a institué 85 pour diverses fins. Quelques-unes ont travaillé, d'autres n'ont pour ainsi dire rien fait. Abstraction faite de tout esprit de parti, je soutiens qu'avant de voter ces sommes d'argent au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique, le Gouvernement devrait donner à cette Chambre les noms des commissaires qui vont faire enquête au sujet des réseaux de chemins de fer du Canada; cela aurait au moins pour effet de mettre le peuple en état de savoir si ces commissaires sont des gens dignes de sa confiance et s'il peut espérer obtenir, de leur part, des renseignements exacts sur toute la situation, avant d'être appelé, comme il le sera sans doute, à accorder une nouvelle subvention. Je soutiens qu'avant de voter d'autres crédits aux chemins de fer et surtout au Nord Canadien, le Gouvernement devrait renseigner le peuple et se mettre lui-même en état de savoir quelles sont les recettes et les dépenses de ce chemin.

L'hon. M. OLIVER: J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce que vient de dire l'honorable député de Calgary (M. Bennett.) Si je ne me trompe, il a soutenu, en définitive, que le développement des chemins de fer au Canada a atteint son extrême limite et que, vu la difficulté de la situation financière résultant de ce que nous avons déjà trop construit de chemins

de fer, nous devrions cesser d'en construire.

Pourtant, nous n'en avons pas trop construit dans l'Ouest, même j'ai déjà signalé au Gouvernement, de concert avec d'autres députés, que, dans certaines régions, il en faudrait encore; s'il y en a trop dans quelques parties du pays, il n'y en a pas assez dans d'autres, et il ne faut pas en refuser à celles qui en ont besoin. Je ne m'attarderai pas à démontrer en détail dans quelles parties du pays il faudrait en construire, attendu que j'ai déjà traité ce sujet assez au long, par rapport à mon propre comté surtout. Dans une région nouvelle il faut construire des chemins de fer en prévision des besoins, autrement nous n'aurions jamais lieu d'en construire; il est admis qu'il est bon de subventionner un chemin de fer destiné à développer une nouvelle région; en effet, elle ne saurait se développer sans cet avantage, et l'on ne peut raisonnablement s'attendre qu'elle fournisse, au début, autant de trafic à ce réseau qu'elle lui en fournira dans la suite. En tout cas, il est évident qu'il faut commencer par construire le réseau avant d'espérer du trafic, et l'intervalle qui doit nécessairement s'écouler avant qu'il s'en produise n'indique pas qu'on ait mal fait de songer à pareille entreprise. Il est vrai que la guerre entrave et va continuer d'entraver le développement que nous espérions et sur lequel nous avions compté pour faire face à l'intérêt dû sur le capital placé et sur les frais d'exploitation de nos chemins de fer, mais c'est là une situation anormale qu'il était impossible de prévoir et qui nous vaut des obligations anormales auxquelles nous ne nous étions pas attendus; il nous faut faire contre fortune bon cœur et trouver moyen de répondre aux exigences qui nous sont imposées. Ce moyen, je n'entreprendrai pas, pour le moment, de le signaler, je me contenterai de dire qu'en thèse générale les conditions résultant de la construction des chemins de fer sont normales et qu'il n'y a d'anormal que ce que la guerre y a ajouté.

Comme l'a dit l'honorable député de Lambton (M. Pardee), après avoir construit le Pacifique-Canadien nous pensions déjà être allés trop loin. Il s'est écoulé plusieurs années avant que le trafic résultant de sa construction fût suffisant pour donner des profits. Si l'on met en ligne de compte chaque mille de chemin de fer que nous possédons aujourd'hui, il se trouve que le trafic, par rapport à chaque mille, est plus considérable maintenant que lorsque le derner rail du Pacifique-Canadien fut posé. Le Transcontinental et le Nord-Canadien donneront les mêmes bons résultats que le Pacifique-Canadien, mais il nous faut attendre un certain temps pour pouvoir les constater. De fait, nous sommes encore à nous demander si la construction du Transcontinental est achevée; quant à celle du Nord-Canadien elle ne l'est certainement pas. Il s'est écoulé dix ans avant que la ligne mère du Pacifique-Canadien, et cinq ans avant que ses embranchements de Prince-Albert et d'Edmonton eussent, à dater de leur parachèvement, un trafic comparable à celui qui alimente aujourd'hui le Nord-Canadien et le Transcontinental. La solution de nos difficultés par rapport aux chemins de fer réside dans le progrès de la colonisation et le développement du pays en général.

Si la récolte de l'an dernier, destiné à l'exportation, est encore dans les granges et les élévateurs de l'Ouest, faute de moyens de transport, comment peut-on prétendre que nous avons trop de chemins de fer? La chose ne me paraît pas prouvée. La situation actuelle peut être une preuve que les chemins de fer sont mal administrés, que le trafic n'est pas bien organisé; mais s'il est vrai, comme l'ont expliqué l'honorable député de Dauphin (M. Cruise) et l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), qu'au mois de mai, des cultivateurs venus de 5 à 20 milles, n'ont pu vendre leur grain parce que les élévateurs étaient remplis, parce que les chemins de fer avaient été incapables d'expédier le grain, je répète que la preuve que nous avons trop de chemins de fer reste encore à faire.

Je ne veux pas provoquer de débats à cette phase de la session, mais je me demande où sont les responsabilités, dans les circonstances. Le Gouvernement ayant pris à sa charge l'exploitation du Transcontinental, aurait dû empêcher une pareille situation de se produire ou il devrait expliquer à la Chambre pourquoi le remède n'a pas été appliqué. Nous avons certainement droit à des explications, puisque le Gouvernement nous invite à faire un prêt de $23,000,000 à ces compagnies de chemins de fer, sous prétexte que les recettes n'ont pas été suffisantes pour assurer le service des intérêts sur les obligations, alors que les prairies de l'Ouest regorgent de produits que les voies ferrées ont été incapables de transporter.

Je dis, comme l'honorable député de Calgary (M. Bennett), que le Gouvernement devra surveiller de près chaque dollar de ces prêts, pour s'assurer que l'argent sera employé pour les fins auxquelles il est ac-

cordé. J'ajouterai que le Gouvernement ayant pris la responsabilité de la situation en arrivant au pouvoir, ayant garanti les obligations du Nord-Canadien, jusqu'à concurrence de $45,000,000, il y a deux ans, et ayant, depuis, fait de nouvelles avances au Nord-Canadien et au Grand-Tronc-Pacifique, ne fait pas son devoir envers la Chambre en ne lui fournissant pas des détails complets sur la situation financière de ces deux compagnies et sur les conditions du trafic en général, et en se contentant de nous promettre d'instituer une commission qui étudiera toute la question.

Au sujet de cette commission, je ne partage pas l'opinion exprimée par l'honorable député de Calgary et quelques autres orateurs des deux côtés de la Chambre. Le devoir du Gouvernement n'est pas de nommer une commission, mais de soumettre au peuple une politique bien arrêtée concernant ce qu'il a l'intention de faire pour régler la question. Quels résultats peut-on attendre d'une enquête? Nous avons déjà blâmé le Gouvernement au sujet de son attitude sur la question du Grand-Tronc-Pacifique. Je serai peut-être mal compris, si j'entreprends de blâmer son attitude à l'égard du Nord-Canadien, mais cela ne m'empêche pas de demander comment on espère que ces deux entreprises pourront obtenir de l'aide sur les marchés étrangers, à des conditions avantageuses, après le déluge de critiques que l'administration de ces entreprises a provoquées de la part des députés ministériels et des membres de l'opposition. Comment espérer qu'une compagnie puisse emprunter à un taux raisonnable, si ses principaux créanciers, ceux qui exercent un contrôle absolu sur ses actions, déclarent que c'est une entreprise mal conçue et mal administrée? Il est possible que les deux compagnies méritent tous les reproches qui leur ont été adressés, mais il est oiseux de supposer qu'après cela, ces compagnies pourront faire des arrangements satisfaisants sur le marché financier. A moins que le Gouvernement n'ait un meilleur projet à nous soumettre, ces deux entreprises resteront à la charge de l'Etat. Nous demander d'avancer $23,000,000 à des compagnies que les deux partis déclarent vouées à la faillite, c'est nous demander d'imposer inutilement une nouvelle charge de $23,000,000 sur les contribuables de ce pays. Si l'Etat doit faire l'acquisition de ces deux voies ferrées, il vaut mieux les acquérir immédiatement. Je ne vois pas d'autres conclusions possibles. Que l'on ne comprenne pas que je donne cette solution comme la meilleure à mon point de vue, mais je dis que le Gouvernement s'étant laisser acculer à cette position et n'ayant pas de proposition définitive à offrir, il est inutile de nommer une commission, car nous savons parfaitement quel sera le résultat.

M. TURRIFF: Je suppose et j'espère que le prêt sera voté, mais je désirerais savoir du ministre des Finances si le Gouvernement permettra au Nord-Canadien de s'engager dans de nouvelles entreprises, comme il se propose de le faire dans Ontario et d'augmenter encore ses obligations?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je parle de mémoire, mais je crois que la loi de 1914 ne permet aucune nouvelle entreprise, sans le consentement du Gouverneur en conseil. C'est la situation financière du Nord-Canadien qui nous préoccupe plus directement, dans le moment, et qui rend ce prêt nécessaire. Mon honorable ami n'a pas à s'inquiéter au sujet de nouvelles entreprises de cette compagnie, dans Ontario ou ailleurs, car il faudrait pour cela des capitaux que la compagnie pourrait difficilement se procurer.

M. TURRIFF: Le ministre n'ignore pas que pendant deux mois, devant le comité des chemins de fer et dans cette Chambre, la compagnie a fait tous ses efforts pour ressusciter des chartes qui l'autoriseraient à construire dans Ontario des lignes exigeant plusieurs millions de dollars; ceux qui étaient intéressés dans cette affaire se disaient en état d'exécuter les travaux....

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne suis pas très au courant de cette question. Je crois qu'elle concerne deux chemins de fer électriques projetés, dans la province d'Ontario. Ces lignes font partie du réseau du Nord-Canadien et si les compagnies tributaires sont en état d'exécuter le projet, leur construction grossira les recettes de la compagnie et augmentera la garantie du Gouvernement, au lieu de la diminuer. Je ne suis pas très bien renseigné sur la question, car, bien que mon honorable ami puisse s'en étonner, je dois dire que je n'ai pas étudié les projets de loi soumis au Parlement par le Nord-Canadien. Je veux bien croire, comme le prétend mon honorable ami, que ceux qui sont intéressés dans ces projets sont en état d'exécuter les travaux, mais je ne vois rien dans cette situation qui ait un rapport direct avec la proposition que nous sommes maintenant à étudier.

L'hon. M. OLIVER: La ligne du Nord-Canadien paraît maintenant complète, à l'exception de cette partie entre Capréol et Montréal. Quel sera l'effet du présent prêt, quant à cette partie de la ligne? Capréol est situé au nord de Sudbury et est le point de jonction entre l'embranchement de Montréal et l'embranchement de Toronto. Je crois savoir que la partie de la ligne entre Ottawa et Capréol est déjà exploitée et donne un service de trains locaux, mais qu'il n'y a pas de train entre Ottawa et Montréal. Il est évident que le Nord-Canadien ne peut pas faire circuler de train entre Ottawa et Montréal. Il ne saurait être considéré comme une voie transcontinentale, tant que cette lacune ne sera pas comblée. L'argent qui sera prêté est-il destiné à compléter cette partie de la voie?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai aucun doute que la compagnie exécutera ces travaux dès qu'elle sera en état de le faire. Mais le prêt n'est pas fait spécialement dans ce but, il a pour objet de sortir la compagnie de la situation dans laquelle elle se trouve, par suite de ses échéances concernant la construction et le service des intérêts sur ses obligations.

L'hon. M. OLIVER: Quand une institution financière entreprend de venir en aide à une autre institution, financièrement embarrassée, ne commence-t-elle pas par lui demander quand et comment elle espère sortir d'embarras? Le Nord-Canadien, en tant que voie transcontinentale, n'est pas parachevé. Il ne pourra pas être exploité dans des conditions avantageuses, à moins que cette partie de la ligne ne soit construite et exploitée. C'est une question dont le Gouvernement devrait s'assurer, avant d'avancer une nouvelle somme de $15,000,000.

L'hon. sir THOMAS WHITE: S'il fallait tenir compte de tous ces détails, ainsi que je l'ai dit l'autre jour, ce n'est pas $15,000,000, mais une somme beaucoup plus élevée qu'il faudrait avancer. Le cas est exactement semblable à celui des prolongements dans l'Ouest, dont l'honorable député d'Edmonton a parlé l'autre jour. Nous pourrions donner à la compagnie une aide limitée, pour lui permettre de surnager durant la présente année, et attendre le résultat de l'enquête, pour prendre une décision définitive. La compagnie du Nord-Canadien comprend parfaitement la nécessité de parachever son réseau le plus tôt possible et elle fera tous ses efforts pour y parvenir, si la supposition de mon honorable ami est bien fondée, comme je n'en doute pas.

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

Pour faire faire une enquête et obtenir un rapport sur la situation des chemins de fer du Canada, $150,000.

M. NESBITT: Je n'étais pas présent lorsque le crédit relatif au Nord-Canadien a été adopté, et si vous me le permettez, monsieur le Président, je dirai quelques mots sur ce sujet. Lorsque ces projets de résolution ont été déposés en premier lieu, je m'étais mis en tête que la seule chose à faire au sujet du Nord-Canadien était de le confier à un séquestre. Il fallait, me semblait-il, découvrir ce qui constituait les divers embranchements du Nord-Canadien et garder note de ses recettes.

Quant à cet emprunt, le ministre, je n'en doute pas, veillera à ce que le produit en soit appliqué aux fins auxquelles il est destiné. En parlant des recettes, je parle surtout des recettes générales du transport de la marchandise, et des voyageurs, etc. J'étais fortement d'avis qu'un séquestre devait être nommé, parce que nous pourrions ainsi surveiller de près l'emploi de ces recettes. Le projet de résolution relatif au Nord-Canadien renferme les mots " lesdites hypothèques devant être rédigées dans les termes et renfermer les conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil ". Cette stipulation permettra peut-être au ministre des Finances de nommer quelqu'un pour se charger des recettes et des dépenses. L'opinion est assez répandue dans le pays—je ne saurais dire si c'est à tort ou à raison—que les recettes ne sont pas entièrement employées aux fins du chemin de fer. Je crains moins que la nomination d'un séquestre nuise au crédit national que d'autres semblent le craindre. Toutefois, nous sommes à une époque critique pour la finance, et il se peut que la nomination d'un séquestre pour un chemin de fer de l'importance du Nord-Canadien soit préjudiciable au crédit du pays. Cela étant, la commission que le ministre se propose de créer vaincra, à n'en pas douter, la difficulté de surveiller l'exploitation du chemin de fer et d'en connaître exactement les avantages et les inconvénients. Naturellement, ce résultat ne sera obtenu que si ceux qu'on choisira sont aptes à remplir leurs fonctions et connaissent exactement la situation où se trouvent les voies ferrées de tout le pays. Quant à la prise de possession par l'Etat, il se peut que nous soyons

un jour en mesure de nous emparer des chemins de fer, grâce à une meilleure administration des voies ferrées de l'Etat; mais je ne crois pas que nous le soyons en ce moment. Dans le passé, l'administration des chemins de fer de l'Etat n'a pas été de nature à nous encourager à en acquérir d'autres. L'an dernier, d'après la statistique des chemins de fer, le rapport entre les dépenses et les recettes des chemins de fer appartenant à des particuliers ou à des compagnies, y compris le Nord-Canadien, a été d'un peu plus de 72, et il a dépassé 102 pour les voies ferrées de l'Etat. Cela ne me porterait certainement pas à approuver l'acquisition et l'exploitation de tous les chemins de fer par l'Etat.

De plus, si le ministre des Finances devait se rendre à New-York, en Angleterre ou en Europe, pour chercher des fonds, je ne crois pas qu'il en obtiendrait, parce que les financiers d'Amérique, comme ceux d'outremer, savent exactement quels sont en ce pays les frais d'exploitation des voies ferrées nationales, comme ceux des chemins de fer appartenant à des particuliers ou à des compagnies. Si le Canada devait ajouter à sa dette actuelle, et à celle qu'il devra se créer l'an prochain, la somme de deux milliards et demi à trois milliards de dollars pour l'acquisition de ces chemins de fer, les financiers ne seraient pas tentés de lui prêter de l'argent. La situation s'améliorera peut-être à la longue. Alors, je consentirai volontiers à ce que les chemins de fer deviennent la propriété de l'Etat, mais en attendant, je m'y refuse. A la première lecture de ces propositions, j'ai été fortement d'avis que tout le capital-actions du Nord-Canadien devrait être cédé au Gouvernement non pas lui être remis à titre de propriétaire, mais lui être confié en dépôt pour revenir à ceux qui l'exploitent actuellement lorsqu'ils auront réussi à s'acquitter de la dette envers le pays.

Si je ne me trompe, j'entretenais cette idée, en 1914; mais après les explications que le ministre a données cet après-midi quant à la prise de possession du chemin de fer par l'Etat, s'il manquait à ses engagements—et il y manque actuellement—et vu que le prêt est remboursable à demande, je tiens moins qu'autrefois à ce projet. Pour la raison que j'ai donnée, j'insiste moins sur la mise en séquestre parce que le crédit national pourrait souffrir de la nomination d'un séquestre, ainsi que le ministre l'a fait observer. Dans ce cas, puisque nous ne prendrons pas possession de ce chemin de fer et que nous ne le confierons pas à un séquestre, ce qu'il y a probablement de mieux à faire, c'est de nommer cette commission, pourvu qu'elle ait qualité pour s'acquitter de sa tâche. Comme le disait cet après-midi le représentant de Calgary, nous devrons être en mesure dans un an de connaître exactement ce que nous devrons faire à l'égard des voies ferrées du Canada. Cette question, il me semble, devrait être discutée sans tenir compte des intérêts de parti; il est inutile de se livrer à des récriminations ou à des reproches en en cherchant la solution. Les chemins de fer se trouvent dans une situation difficile et nous devons y voir. Quant à moi, cette situation ne m'inquiète pas et je crois que les membres de la Chambre, lorsqu'ils connaîtront la vérité, seront bien en état de faire face à la situation comme un conseil d'administration, sans récriminations causées par l'esprit de parti, et d'une manière qui servira les meilleurs intérêts du pays.

L'hon. M. OLIVER: Puisque l'Etat exploite le Transcontinental et que le Nord-Canadien exploite son propre réseau, j'aimerais savoir pourquoi le Transcontinental, au lieu de faire circuler ses trains entre Winnipeg et Québec, qui est sa véritable tête de ligne, les fait circuler de Toronto à Winnipeg, rivalisant ainsi avec le service de premier ordre du Pacifique-Canadien et du Nord-Canadien. Pour se rendre à cet endroit, le Transcontinental doit passer sur 500 milles de voies ferrées louées ou faisant l'objet d'un droit de parcours. Il fait concurrence au Nord-Canadien au détriment de ce chemin de fer et du Transcontinental.

L'hon. M. PUGSLEY: L'autre jour, le ministre intérimaire des Chemins de fer a annoncé que, le 1er juin, un service direct de premier ordre serait établi pour le transport des voyageurs entre Saint-Jean, Halifax et Winnipeg, par la voie ferrée du Transcontinental.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le représentant d'Edmonton (M. Oliver) a plus d'une fois appelé l'attention sur les exportations, l'année passée. Sans vouloir prolonger le débat, j'aimerais lui soumettre des calculs surprenants pour montrer quels efforts extraordinaires ont été tentés, et tentés avec succès, pour favoriser le commerce d'exportation du Canada. J'ai étudié la situation, et j'ai été surpris de constater que le Canada avait obtenu de si bons résultats, l'an dernier. Pendant les onze mois finissant en février 1915, les exportations canadiennes de blé et de farine se sont élevées à 90,000,000 de boisseaux, tandis que pendant

les onze mois qui ont pris fin en février 1916, ces mêmes exportations se sont chiffrées par 180,000,000 de boisseaux, exactement le double. De sorte que, pendant cette dernière période, le Canada a exporté deux fois autant de blé et de farine que pendant la période correspondante de 1915. Le commerce d'exportation, pendant le même intervalle de temps, offre un autre trait curieux. Tandis que, durant les onze mois qui ont pris fin en février 1915, le Canada a exporté 36,000,000 de boisseaux de produits étrangers, blé et farine, il n'en a exporté que 11,000,000 de boisseaux pendant la période correspondante finissant au mois de février 1916. Ainsi, nos exportations de blé et de farine du Canada ont doublé, tandis que les exportations de produits similaires venant des Etats-Unis ont baissé de 36,000,000 de boisseaux à 11,000,000.

Puis, si je m'occupe des exportations totales, je constate que, pendant chacune de ces années, elles ont été de 127,000,000 de boisseaux de blé et de farine du Canada et des Etats-Unis, tandis que, pendant les onze mois qui ont pris fin au mois de février 1916, il ne s'est pas exporté moins de 191,000,000 de boisseaux. Ainsi, nous nous trouvons en présence de ce fait étrange que les exportations canadiennes, cette année, dépassent énormément les exportations de toute autre année. Je ne dis pas qu'il ne devrait pas en être ainsi; j'appelle l'attention sur ces calculs très étonnants pour démontrer que, malgré le nombre insuffisant des vaisseaux transatlantiques, le Canada a pu augmenter ses exportations dans la mesure extraordinaire qu'accusent ces calculs.

L'hon. M. OLIVER: Ces calculs sont certainement étonnants, bien satisfaisants comme calculs, et des plus intéressants; mais après avoir dit cela, vous avez tout dit; car il n'en demeure pas moins vrai qu'au commencement du mois, d'après les derniers rapports, il y avait à l'ouest des Grands lacs un surplus de 125,000,000 de boisseaux de grain à exporter, et que le surplus qui existait au commencement du mois, a empêché les habitants de l'Ouest d'augmenter l'étendue des terres en culture, cette saison-ci, comme ils l'auraient fait s'ils avaient pu s'en défaire. C'est pour cela que le pays n'a pas, aux yeux des immigrants, le même attrait que si l'on pouvait mettre en culture une plus grande partie des terres.

Des deux côtés de la Chambre, on s'est accordé à reconnaître, cet après-midi, que l'occupation productive des terres de l'Ouest constitue un important problème dont la solution a donné lieu à des avis divers. Cette solution, je vais indiquer un moyen de l'obtenir. Que l'on assure au producteur le prompt écoulement de son grain à un prix suffisamment rémunérateur; il s'ensuivra un courant d'immigration satisfaisant. On aura beau dire et beau faire, multiplier la réclame par la brochure et par l'image, tant que le cultivateur sera obligé de transporter son grain à 15 milles pour le déposer à l'élévateur en mai et qu'il ne pourra le vendre parce que l'élévateur est rempli, parce que les chemins de fer n'ont pas transporté le grain qui y a été apporté et que, pour une raison ou pour une autre, on a interdit aux compagnies d'effectuer le transport de ce grain, on ne saurait compter que les gens vont aller s'établir dans l'Ouest avec l'espoir d'y participer au développement du pays, puisqu'ils seront incapables de vendre le grain qu'ils auront récolté. Ceci se rattache directement à l'objet de la discussion.

On nous demande de prêter de l'argent à ces deux chemins de fer sous prétexte qu'il s'est construit un trop grand nombre de voies ferrées et que le trafic n'est pas assez abondant pour les alimenter, tandis que, en réalité, le trafic est là qui attend le transport. On ne saurait écarter l'objection en signalant ce que l'on a fait, puisqu'il reste encore tant de choses à accomplir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que l'honorable député a tort de parler ainsi, car il ne tient pas compte de ce fait, important entre tous, que la récolte de l'Ouest a, l'an dernier, été deux fois plus abondante que d'habitude. Nos chemins de fer sont censés suffire au transport d'une certaine quantité de grain. Cette quantité, elle devait vraisemblablement s'accroître, l'an dernier, les cultivateurs de l'Ouest ayant eu l'avantage d'obtenir l'équivalent de deux récoltes en une seule. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner—et nul ne tient plus que moi à la rapidité du transport—que le grain de l'année dernière ne soit pas encore tout transporté. Si on l'avait transporté, j'en serais vraiment enchanté; mais si nos compagnies de chemins de fer sont en mesure de voiturer une récolte normale ou d'une abondance plus que normale, elles ne sauraient, on le sait, suffire au transport d'une double récolte. Or, comme c'est une double récolte qu'elles ont eu à apporter de l'Ouest, cette année, j'ai pensé que les chiffres que j'ai fournis au comité pourraient intéresser l'honorable député (M. Oliver) en ce qu'ils font voir qu'au cours des 11 mois expirés n

février dernier, notre exportation de blé et de farine de blé a été deux fois plus considérable que pendant la période correspondante de l'année précédente. Si la rareté des navires sur l'Atlantique ne nous a pas permis de faire face à la situation sous tous rapports, le résultat dont j'ai fait part au comité n'en est pas moins remarquable.

L'hon. M. OLIVER: Il est très beau, en effet, mais pas suffisant. Toutefois, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Voici sur quoi j'insiste tout particulièrement: Nous avons à faire face à une situation désespérante que l'on se plaît à attribuer à l'insuffisance du trafic, tandis qu'en réalité, il reste une quantité prodigieuse de grain que l'on n'a pas transporté à temps. C'est du transport de ce grain que le Gouvernement ne s'est pas suffisamment occupé. On prétend en certains quartiers que nos voies ferrées sont trop nombreuses, quand nous avons la preuve qu'il reste encore beaucoup de produits agricoles à transporter, de produits dont le transport était indispensable au succès de nos entreprises. Il y a en ceci des éléments contradictoires. Ou la manutention est défectueuse ou c'est l'administration qui laisse à désirer; dans l'un comme dans l'autre cas, nos gouvernants doivent assumer leur pleine part de la responsabilité.

De plus, la statistique de l'exportation du grain du Canada—le ministre doit avoir toutes les données qui s'y rapportent—fait voir que les Etats-Unis ont reçu 70 ou 75 pour 100 de notre récolte de l'an dernier et que le reste en a été transporté vers les ports canadiens. C'est par la voie des lacs que Buffalo a obtenu sa part de cette récolte. Nous avons trois réseaux de chemins de fer qui, sillonnant les plaines de l'Ouest, vont aboutir au bord de la mer; or, tout le grain qui se transporte sur les lacs, c'est autant de pris sur le trafic de ces trois réseaux-là.

Aujourd'hui que le manque de trafic met nos chemins de fer au seuil de la faillite, et qu'une si considérable partie des produits canadiens prend la route des Etats-Unis, c'est au Gouvernement, je le repète, qu'il incombe de donner des explications, et il ne saurait se tirer d'embarras en alléguant qu'il a su gérer d'une main habile les affaires du pays.

L'hon. M. GRAHAM: Il est huit heures et demie, et l'on vient justement de nous transmettre un monceau de documents relatifs à l'acquisition du chemin de fer de Québec au Saguenay, acquisition qui, paraît-il, doit être mise à l'étude dès ce soir. Comme ce sont là les premiers renseignements que nous ayons sur cette affaire, je tiens à dire au ministre intérimaire des Chemins de fer qu'il n'a guère d'égards pour le comité. Ceux qui ont demandé ces documents n'auront pas le temps de les étudier; c'est peut-être là ce qu'on a voulu.

Pour ce qui est de l'autre question, il aurait été préférable, à mon sens, que le Gouvernement se fût trouvé en mesure de faire connaître les noms des trois commissaires pour la bonne raison que l'œuvre d'une commission, chacun le sait, dépend tout d'abord de la valeur des hommes qui la composent. Ne pouvant donner les noms des commissaires, le Gouvernement aurait dû au moins déposer la copie des instructions qu'il se propose de leur donner. Quelle que soit la valeur des commissaires, quelque tâche qui leur soit assignée, il est certain que c'est des pouvoirs dont on les investira que devra dépendre l'utilité de leurs investigations. Cette commission, fût-elle composée des hommes les plus capables du monde entier, pourrait fort bien faire un rapport qui, pour le pays, fût dépourvu de toute valeur. On peut compter, dit le Gouvernement, que les commissaires auront les plus complètes attributions.

Je ne vais pas jusqu'à dire que le Parlement ne saurait se fier au Gouvernement, mais tout, le sens même des mots, est susceptible de donner lieu à des divergences d'opinions. Ceux d'entre nous qui ne sont pas avocats peuvent considérer comme très grandes des attributions qui, aux yeux des disciples de Thémis, seraient fort restreintes. C'est ainsi que les commissaires se trouvent en quelque sorte tenus en laisse et ne peuvent s'aventurer bien loin dans un sens ou l'autre. Il eût donc été préférable que le Gouvernement eût pu nous communiquer le texte même des instructions qu'il se propose de donner aux commissaires; de cette façon chacun de nous saurait ce que l'on attend de la commission et quel sera le champ de ses attributions. La valeur du rapport des commissaires dépendra des termes dans lesquels seront conçues leurs instructions. Advenant le cas où la commission ne serait pas revêtue de tous les pouvoirs qui devraient lui être conférés, pas n'est besoin d'être grand prophète pour prévoir que l'une des compagnies de chemins de fer pourrait lui refuser certains renseignements que le Parlement aimerait à obtenir.

Que la commission soit en quête de données précises sur l'exploitation d'autres voies ferrées ou sur des opérations financières, si elle n'est pas revêtue des pouvoirs les plus complets et que ces pouvoirs ne soient pas clairement déterminés, elle pourrait se trouver dans l'impossibilité de nous procurer ces renseignements.

Si le Gouvernement a une idée précise des attributions qu'il se propose de conférer aux commissaires, il suffira d'une heure pour échanger nos vues et, peut-être aussi, rendre le projet beaucoup plus acceptable.

Il est un autre point sur lequel je veux appeler l'attention, celle du ministre des Finances en particulier. A mon avis, le comité a le droit d'exiger le dépôt de l'état estimatif des frais d'exploitation du Transcontinental national pour l'exercice courant. Il y a la loi, me dira-t-on; mais cette loi n'est pas censée être applicable à cet agrandissement projeté du champ de l'exploitation. Le comité devrait être mis au fait des dépenses que le Gouvernement projette afin de pouvoir discuter la question avec connaissance de cause.

Chaque année, on inscrit au budget une certaine somme qui, destinée à l'Intercolonial, donne lieu à une discussion complète, trop complète même parfois; mais on respecte les droits des représentants du peuple en leur fournissant ainsi l'occasion de scruter cette dépense-là. A l'époque où les frais d'exploitation étaient plutôt modestes on pouvait ne pas trop blâmer le Gouvernement de ne point déposer d'état estimatif; mais aujourd'hui que l'Etat a pris possession du Transcontinental et que le Gouvernement se propose de consacrer chaque année des milions à l'exploitation, on ne saurait sans injustice se dispenser de fournir à la Chambre l'état estimatif des dépenses à faire. Le Gouvernement devrait nous procurer l'occasion de discuter l'emploi que l'on fait de l'argent, ainsi que le mode d'exploitation; plus tard, à la fin de l'année, quand viendra le rapport, il sera en mesure de savoir si la dépense s'est faite conformément aux ordres par lui donnés.

L'hon. M. REID (ministre des Chemins de fer et des Canaux): Je n'étais pas ici au moment où l'honorable député a pris la parole, mais, à ce qu'on m'a rapporté, il a dit que les documents relatifs au projet de loi inscrit en mon nom au Feuilleton n'ont été transmis à la Chambre qu'à 8 heures ou 8 heures 30, ce soir.

L'hon. M. GRAHAM: J'ai dit qu'ils ont été apportés ici à 8 h. ou 8 h. 30.

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. REID: Maintenant, l'honorable député prétend que j'ai manqué de courtoisie à son égard. C'est guère raisonnable de sa part de parler ainsi. Cet après-midi il était à son siège quand à deux heures, je déposai les documents qu'il a entre les mains et il a dû m'entendre annoncer que je les déposais.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'ai rien entendu de cela.

L'hon. M. REID: L'honorable député était à son siège à ce moment, et il ne doit toujours pas me critiquer, parce qu'il ne m'a pas entendu. Aussitôt que M. l'Orateur a annoncé le passage à l'ordre du jour, j'ai déposé les documents et j'ai supposé que l'honorable député m'avait compris. Quelques minutes plus tard, j'ai cru voir l'honorable député les lire, mais je vois que je me suis trompé. Je ne sais pas ce que j'aurais pu faire de plus. Je n'ai pu me procurer les rapports plus tôt. L'honorable député a quitté la Chambre peu de temps après que j'ai eu déposé les documents et j'ai cru qu'il était à les lire. Dans les circonstances, je trouve qu'il n'a guère raison de m'imputer un manque de courtoisie.

Pour en venir à la proposition de mon honorable ami que le budget devrait donner le chiffre des dépenses que nous nous attendons de faire sur le Transcontinental, il a raison de dire que chaque année on présente le budget de l'Intercolonial. Mais l'Intercolonial date de cinquante ou soixante ans passés, et il y a un grand nombre d'années que se poursuit son administration. Mais au contraire il n'y a que huit ou dix mois que nous exploitons le Transcontinental et il n'est pas raisonnable de nous demander de donner un aperçu de ce qu'il en coûtera avant que nous l'ayons exploité un peu plus longtemps. Il n'y a personne au monde qui puisse donner un aperçu de ce que coûtera l'exploitation du Transcontinental l'année prochaine. Au moins faut-il nous laisser administrer le chemin de fer une année durant pour nous former une idée de la dépense, avant d'exiger que nous soumettions un aperçu budgétaire au Parlement. A la fin du dernier exercice, le 31 mars, quand nous n'avions inauguré le chemin de fer que huit mois auparavant, comment pouvions-nous déterminer ce qu'il en coûterait pour toute l'année?

M. TURRIFF: En ajoutant un tiers de la dépense annuelle à la dépense durant huit mois.

L'hon. M. REID: Nous voulons exploiter la ligne toute une année et calculer ce qui nous en coûte; alors, à la prochaine session, nous pourrons rendre compte à la Chambre et sans doute insérer au budget un item pour le Transcontinental, de façon à mettre à cet égard le Transcontinental sur le même pied que l'Intercolonial et les autres chemins de fer de l'Etat. Je trouve qu'il n'est que raisonnable qu'on nous permette d'exploiter le Transcontinental une année complète avant d'exiger un calcul à l'avance. Nous n'avons pas d'autre raison de ne pas insérer un crédit au budget.

L'hon. M. GRAHAM: Je déplore le malentendu survenu entre le ministre et moi. Je regrette ne pas avoir saisi ses paroles cet après-midi. Jamais je ne répète des conversations privées, et je ne commencerai pas aujourd'hui; mais j'avais dans l'idée que le ministre devait me faire parvenir les documents en question à deux heures moins dix minutes; on me l'avait dit. Tout l'après-midi je restai à les attendre. Ce n'est qu'à huit heures et vingt qu'on a pu les trouver chez le greffier.

A propos du Transcontinental, le ministre parle fort, mais non fortement. Il oublie que le Gouvernement ne devrait pas s'isoler du Parlement. Ce n'est pas le ministère qui doit voir à l'exploitation du chemin de fer, mais la Chambre, et les députés ont le même intérêt dans son administration que le cabinet et ils ont le droit de connaître ce qu'entendent faire les ministres, pour autant que ces derniers peuvent les renseigner. Qu'est-ce qui empêche le gérant de donner un aperçu de ce qu'il se propose de dépenser cette année pour le service du Transcontinental. C'est l'habitude pour l'Intercolonial. En vérité, jamais l'année se passe sans que le gérant s'amène avec une requête pour un autre $1,000,000 ou $2,000,000. Tout dépend du trafic; quand le trafic augmente, aussi les dépenses, et quand le trafic décroît, les dépenses sont moindres. Il faut s'y attendre quand il s'agit d'entreprises qui permettent difficilement un calcul approximatif de leurs dépenses futures.

Je n'impute pas de mauvais motifs au ministre parce qu'il ne nous donne pas les chiffres, mais je soutiens qu'en se chargeant du Transcontinental, le gérant devrait en homme d'affaires nous donner un aperçu de ce qu'il nous en coûtera pour l'année. A leur retour chez eux, leurs commettants demanderont aux députés: " Combien va coûter l'exploitation du Transcontinental? Je vois que l'Etat en a fait l'acquisition." Et nous aurons à répondre que le Gouvernement n'a jamais présenté à la Chambre de budget au sujet du Transcontinental. Je soutiens particulièrement que le ministère s'arroge une autorité que le Parlement n'a jamais voulu lui conférer, parce qu'il n'a jamais été question de l'exploitation permanente du Transcontinental par l'Etat.

Pourquoi le ministre ne préparerait-il pas le budget de cette entreprise comme on fait pour tous les travaux publics? Mais puisque le ministre promet de le faire l'an prochain, je ne discuterai pas ce point davantage. Si le Gouvernement se propose d'exploiter la ligne d'une façon permanente, il devrait demander un crédit comme la chose se pratique régulièrement.

M. TURRIFF: Où le ministre va-t-il prendre l'argent, s'il ne demande aucun crédit?

L'hon. M. REID: En vertu du statut, on peut défrayer toutes les dépenses de l'exploitation à même le fonds consolidé. Le Gouvernement a l'intention de se procurer l'argent nécessaire de la même manière que pour l'Intercolonial. Nous attendons pour appliquer ce système qu'on ait achevé l'organisation. Nous n'avons pas fini d'organiser le service des trains du Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, mais quand nous aurons nos locomotives et nos wagons et que nous pourrons faire l'essai de la voie dans des conditions raisonnables, nous pourrons nous rendre compte de ce qu'il nous en coûtera pour l'exploiter. Aussitôt que nous serons en mesure de calculer les frais de l'exploitation, nous en ferons un item régulier du budget, mais il ne faut pas oublier que ce n'est que du mois de juillet dernier que date l'inauguration du réseau. L'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) nous dit que nous connaissons ce qu'il en coûte de Toronto à Winnipeg, et que si nous lui demandons ce que coûte le Transcontinental entre Toronto et Winnipeg, il peut nous donner les chiffres. S'il tient à connaître ce que coûte jusqu'à présent la ligne entre Cochrane et Moncton ou toute autre section du Transcontinental, je n'ai qu'à télégraphier; nous ne voulons pas faire un mystère de l'affaire. Aussitôt que le ministère des Chemins de fer pourra mettre le Transcontinental sur le même pied que l'Intercolonial, de manière à pouvoir dire au Parlement: Voilà ce qu'il en coûtera pour administrer ce chemin de fer, quiconque alors aura la direction du ministère devra faire approuver son budget par la Chambre.

M. ROBB: Je compte sur l'obligeance du ministre pour me dire si le Gouvernement

a l'intention d'améliorer le service entre Cochrane et Québec. Le ministre n'est pas sans savoir que depuis l'inauguration de la ligne, les gens de cette région ont eu beaucoup à se plaindre du service.

L'hon. M. REID: Il est probable que l'honorable député était absent l'autre soir quand on a soulevé cette question. Entre Cochrane et Québec, nous avons un service local. Nous n'avions ni le matériel ni l'organisation au complet. J'ai déclaré l'autre soir qu'on allait inaugurer un service direct d'Halifax et Saint-Jean à Winnipeg vers le 1er juin. Nécessairement on passe par Québec. Nous nous sommes entendus jusqu'ici pour avoir trois trains par semaine tandis que le Nord-Canadien faisait le service les trois autres jours. Nous comptons établir un service de voyageurs direct de Québec à Winnipeg.

M. ROBB: Uu service quotidien?

L'hon. M. REID: Je doute qu'on puisse établir un service quotidien pour cemmencer. Le train rencontrera le train de Toronto à Cochrane et continuera tout droit. Naturellement, nous donnerons le service qu'exigera le trafic.

M. TURRIFF: Avant qu'on prenne le vote, je tiens à signaler de nouveau au ministre l'urgence qu'il y a de mettre le Transcontinental en état le plus tôt possible de transporter le blé de l'Ouest aux marchés du monde. Il ne fait aucun doute que ce chemin de fer, en transportant le blé au prix qu'il en coûte l'été par les lacs et les voies ferrées, peut réaliser un revenu, augmenter beaucoup les profits du cultivateur et alimenter son propre commerce. Par cette route, une plus grande quantité de notre grain atteindrait les ports canadiens. Au cours de l'année écoulée, environ 75 p. 100 de notre récolte a pris le chemin des ports américains. Le tarif que le Gouvernement vient de mettre en vigueur va permettre aux chemins de fer de l'Etat d'alimenter leur trafic et de réduire le déficit, s'il doit y avoir un déficit, et d'exploiter ces chemins de fer au profit de tous les intéressés. Le ministre, je l'espère, va s'occuper attentivement de la question aussitôt qu'il aura pu se procurer le matériel roulant nécessaire.

L'hon. M. REID: Tout comme l'honorable député, je veux voir grossir le plus possible le trafic du Transcontinental. Une chose m'étonne. D'Armstrong à Québec notre tarif est de 6 cents, et on me dit que de Winnipeg à Armstrong, il est aussi de 6 cents. Je ne suis pas allé aux renseignements dernièrement, mais on me dit que le prix par voie des lacs et des chemins de fer est de 9 cents de Montréal à Port-Arthur.

En conséquence, le blé expédié directement, par chemin de fer, de l'Ouest à Québec, devrait être transporté à un taux représentant 3 cents de moins que le taux réclamé pour le transport de ce blé par voie de Port-Arthur et des Grands lacs à Montréal. J'ignore si c'est la façon dont on l'applique, mais ce sont les taux en vigueur, et si les choses se passent ainsi, pourquoi tout le blé ne serait-il pas expédié à Québec directement par chemin de fer? Je crois qu'il y a environ 18,000,000 de minots de grain, le long du Grand-Tronc-Pacifique qu'il faut transporter dans l'Est, et je ne puis comprendre pourquoi l'on n'expédie pas ce grain à Québec par le Transcontinental, au lieu de le faire passer par Port-Arthur. Mes honorables amis de l'Ouest s'enquerront peut-être au sujet de cet état de choses et ils constateront où se trouve la source de cet embarras, parce que notre taux de six cents à partir d'Armstrong, qui se trouve sur la même ligne que Fort-William, est encore en vigueur et que le blé expédié par Armstrong se rend directement à Québec au lieu de se rendre à Montréal.

M. ROBB: On peut expliquer cela en disant qu'à Québec, il n'y a pas assez de navires pour recevoir le grain au fur et à mesure qu'il arrivera. Le ministre ne doit pas oublier que ce taux de six cents n'est pas en vigueur jusqu'à Montréal où se trouve la minoterie la plus considérable du Canada, et une grande partie du blé qui se rend par navire de Fort-William et de Port-Arthur à Montréal est partie consignée aux grands minotiers de Montréal pour l'exportation.

L'hon. M. REID: Vu que ces navires prennent d'entières cargaisons de blé, ils peuvent la prendre aussi bien à Québec qu'à Montréal. Quoi qu'il en soit, une partie du grain devrait se rendre à Québec où nous avons un élévateur de 1,500,000 à 1,750,000 minots de grain, et, cependant, il n'y a pas de blé qui prenne cette route. Il y a cette différence de trois cents dans le tarif, le blé devrait prendre cette direction, parce qu'il y a autant de vaisseaux à Québec qu'à Montréal.

M. TURRIFF: Voilà un sujet qui se prête à l'énergie d'un ministre des Chemins de fer qui doit se mettre à l'œuvre, faire de la propagande et envoyer deux ou trois hommes le long du Grand-Tronc-Pacifique, pour

expliquer aux expéditeurs l'avantage d'envoyer leurs consignations à Québec. Les expéditeurs ont l'habitude de faire passer le grain par eau et par chemin de fer et ils peuvent ignorer l'avantage qu'ils gagneraient, s'ils expédiaient par cette route. Donc, au lieu de compter sur le concours de personnes étrangères au département, le ministre intérimaire devrait, je crois, s'occuper lui-même de cette affaire.

L'hon. M. REID: J'ai fait connaître assez souvent ce tarif au cours de cette session et il devrait être connu dans l'Ouest.

M. TURRIFF: Le ministre suit le bon chemin, mais il est de bonne politique de ne pas compter sur les autres pour ce que l'on peut faire soi-même.

L'hon. M. GRAHAM: Quelque membre du Gouvernement consentira-t-il à répondre à l'idée que j'ai exprimée au sujet des pouvoirs qui seront accordés aux commissaires?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a cru que nous aurions dû employer les pouvoirs de la commission que nous nous proposions de nommer. On n'a pas encore arrêté ces pouvoirs, mais j'ai indiqué, en termes généraux, ce que nous avions en vue, c'est-à-dire, qu'on fît un rapport complet sur la valeur du matériel et sur l'état financier des chemins de fer du Canada et sur la situation générale des chemins de fer, afin que nous puissions être en état d'adopter une politique qui mettrait fin à ces appels renouvelés de secours temporaires, et régler pour toujours la situation des chemins de fer. Les pouvoirs qui seront accordés à la commission devront faire l'objet d'une étude sérieuse de la part du Gouvernement afin que la fin que nous avons en vue soit atteinte. Je ne puis donner le texte du décret du conseil qui nommera la commission, parce que les termes n'en ont pas encore été arrêtés définitivement, mais il me semble que ce n'est là qu'une question de mots donnant aux commssaires les pouvoirs requis pour se procurer pour nous les renseignements que nous désirons posséder pour la fin que nous avons en vue. Lorsque j'ai présenté cette proposition de prêt à la Chambre, j'ai déclaré que non seulement nous désirions les renseignements qu'à notre estime, une commission pourrait nous fournir au sujet du matériel et des finances des chemins de fer et des compagnies de chemins de fer du Canada, mais encore que nous espérions recevoir de la commission des observations et des avis sur ce qui pourrait constituer le mode le plus économique de rajuster ou relier ces lignes et ces réseaux, eu égard au capital énorme qui a été dépensé par rapport aux chemins de fer du Canada. Nous avons l'idée d'une commission revêtue de pouvoirs étendus et qui soumettra un rapport détaillé, ce qui nous permettra de connaître quelle politique que, à notre avis, du moins, le Parlement devra adopter pour régler, ainsi que je l'ai dit, définitivement cette situation des chemins de fer à laquelle nous devons faire face. On ne peut mettre de côté ni ignorer ce problème. Ce projet de prêt n'est qu'une mesure d'aide temporaire, et si nous ne prenions pas l'attitude que nous tenons, il est tout probable qu'à la prochaine session de la Chambre et peut-être à celle qui suivra cette dernière, nous nous trouvions en présence d'un état de choses en tous points semblable à celui auquel nous devons faire face, aujourd'hui. En conséquence, il y a toute raison pour le Gouvernement de chercher une solution définitive et d'obtenir le meilleur avis possible sur cette fin, ce qui permettra de résoudre la difficulté qui se présente, à intervalle répété, et qui demande une solution.

Quant au personnel de la commission, il n'a pas encore été arrêté par le Gouvernement. On nous donne à entendre que celui-ci devrait avoir sa liste de titulaires toute prête d'avance. Inutile de dire que ce n'est pas une tâche facile que de faire choix d'hommes doués des capacités et de l'impartialité requises pour tirer au clair la situation des chemins de fer au Canada.

Des honorables députés ont prétendu que nous devrions trouver ces hommes au Canada; d'autres ont donné à entendre qu'on devrait les chercher aux Etats-Unis. Incontestablement, il sera difficile de les trouver ici pour cette raison,—je n'exprime que mon opinion personnelle,—qu'ils sont rares chez nous les hommes versés en ces matières qui déjà ne sont pas au service de compagnies existantes et en situation de rendre un jugement impartial. Les chemins de fer se font mutuellement concurrence. Il est possible que l'on puisse s'assurer au Canada les services d'un ou de plusieurs de ces experts; mais que nous les recrutions au Canada ou aux Etats-Unis, je suis d'avis, quant à moi, qu'ils devraient être des plus compétents et suffisamment réputés pour commander la confiance du public, et enfin qui aborderont le règlement de cette questions sans parti pris, sans se laisser influencer par aucune idée préconçue, ou raison d'intérêt dans l'état de choses existant.

C'est à découvrir des hommes présentant ces conditions que le Gouvernement devra

s'appliquer. Nous n'avons pas décidé de fixer leur nombre à trois. Nous avons déclaré que nous nommerions trois directeurs pour faire partie du bureau du Canadien-Nord et trois directeurs pour faire partie du bureau du Grand-Tronc-Pacifique. Je tiens à ajouter que ce n'est pas le dessein du Gouvernement de nommer de simples mannequins en guise de directeurs, comme on l'a donné à entendre cet après-midi, pour représenter le Gouvernement dans les bureaux de ces deux chemins d efer. Nous allons nous efforcer de trouver des hommes en vue, qui ont à cœur les intérêts du Gouvernement et qui inspireront confiance au pays. Au cours du débat, on a suggéré d'établir un contrôle des recettes et des dépenses du Nord-Canadien. On n'a pas fait la même proposition en ce qui regarde les recettes et dépenses du Grand-Tranc-Pacifique; mais les deux lignes sont sur le même pied et pareille mesure aurait tout autant sa raison d'être dans un cas que dans l'autre. Nous y avons pourvu. Nous avons inscrit un item estimatif de $10,000 en vue de retenir et solder les services de deux maisons de comptables qui, à partir du 1er mai, feront continuellement la vérification des recettes et dépenses du Nord-Canadien et de celles du Grand-Tronc-Pacifique. A cause des garanties et des avances dont ces deux compagnies nous sont redevables, nous avons un intérêt vital dans la bonne conduite de leurs opérations dorénavant, ou, du moins, jusqu'à ce qu'elles soient en état de se passer de l'aide de l'Etat, si jamais cela arrivait. Nous nous proposons de faire choix de maisons de comptables de très haute réputation, qui inspireront confiance au public.

Comme d'aucuns ont donné à entendre que les bénéfices nets du Nord-Canadien avaient été détournés et appliqués à d'autres fins que les fins ordinaires d'un chemin de fer, je ferai observer au comité que les comptes de cette compagnie qui ont été déposés sur le bureau ont été vérifiés par une maison de Winnipeg dont la réputation est grande, MM. Weeb, Read et Hegan, comptables autorisés. C'est, en effet, ma ferme conviction qu'aucun honorable député ne voudrait se montrer injuste envers l'administration du Nord-Canadien.

Personnellement, je ne vois pas de raison qui me fasse croire que les recettes nettes du Nord-Canadien aient été affectées à d'autres fins qu'à celles du chemin de fer. En réalité, cela est démontré par le rapport que nous avons devant nous. Pour l'exercice de 1915, terminé le 30 juin de l'an dernier, il y a eu un profit net de $6,000,000 et le profit net de l'année courante est estimé à $9,700,000. Les profits nets de ce chemin de fer n'ont pas été appropriés à d'autres fins que celles du chemin de fer. Nous pouvons voir où ils sont allés. Les profits nets qui sont les montants des revenus excédant les dépenses d'exploitation, ont été affectés, généralement parlant, à deux objets: au paiement des intérêts des garanties privilégiées c'est-à-dire sur les frais fixes et permanents, ou au paiement des dettes effectuées ou des dépenses faites à compte de la construction ou encore pour le paiement des versements relatifs aux garanties du matériel.

Comme je l'ai déjà dit, il y a des dettes portant sur ces deux item, mais la compagnie n'a jamais manqué d'y appliquer ses recettes nettes. Nous avons donc en premier lieu le rapport des administrateurs mêmes du Nord-Canadien, et nous avons ensuite le certificat de deux vérificateurs de Winnipeg d'une honorabilité parfaite. Outre cela, nous voulons ajouter trois directeurs à l'administration du Nord-Canadien et trois à celle du Grand-Tronc-Pacifique, afin de tenir le Gouvernement au courant. Nous voulons aussi faire vérifier par des experts nommés par le Gouvernement les recettes et dépenses des deux compagnies, et nous choisirons des vérificateurs qui commanderont la confiance du peuple canadien.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre a soulevé une autre question. Je croyais qu'il avait été décidé qu'il y aurait trois commissaires, mais le Gouvernement ne sait apparemment pas s'il en nommera trois ou plus.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai jamais dit ou limité le nombre des commissaires que nous voulons nommer; il peut y en avoir trois ou plus, selon que le Gouvernement décidera.

M. TURRIFF: Il n'y en aura pas moins que trois.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pour ma part, je crois qu'il devrait y en avoir au moins trois.

M. TURRIFF: Au train dont le Gouvernement nomme des directeurs et des commissaires, il trouvera difficilement assez de candidats.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Vous savez que nous avons une population de 8,000,000 d'habitants.

M. TURRIFF: Mais il ne faut pas trop nuire au recrutement, vous savez.

L'hon. M. GRAHAM: Les journaux ont annoncé qu'il y aurait trois commissaires

et comment ils seraient nommés; le Gouvernement devait en nommer deux, dont l'un serait un financier et l'autre un homme de chemin de fer, et ces deux commissaires nommeraient le troisième. Mais pour revenir à la première question: cette commission devra-t-elle faire rapport et soumettre des propositions, et le Gouvernement se croira-t-il obligé d'accepter les propositions qui seront faites. Ou les commissaires n'auront-ils qu'à faire rapport des dépositions, comme disent les avocats, sans émettre un avis?

L'hon. sir THOMAS WHITE: On leur demandera de donner leur avis en général sur la situation des chemins de fer et de faire un rapport expliquant si la distribution ou la fusion d'un ou deux réseaux donnera les meilleurs résultats économiques. Nous ne pouvons consentir à ce que les commissaires soient des dictateurs; le Gouvernement et le Parlement ne peuvent pas abdiquer leurs droits en faveur d'une commission. Mais nous espérons que ces commissaires nous ferons bénéficier des connaissances d'hommes du métier qui nous permettrons de trouver une solution permanente à la situation actuelle des chemins de fer. Pour ma part, je trouverais peu sage que le Gouvernement conférât à la commission les pouvoirs du Parlement. Obtenir l'avis d'experts, c'est très bien; mais que le Gouvernement ou le Parlement les accepte, c'est autre chose. Je ne crois pas que nous devrions nous lier ainsi à l'avance.

M. TURRIFF: A propos de remettre nos pouvoirs en d'autres mains, le ministre n'a pas oublié, sans doute, qu'il n'y a pas plus de deux ou trois semaines le Parlement a, sur les instances du Gouvernement, abdiqué ses droits en matières de chartes de chemins de fer en faveur de la commission des chemins de fer. Mais laissons cela de côté. La nomination de la commission que l'on se propose est d'une haute importance. Je suis d'avis qu'il serait mieux que l'argent que l'on va dépenser pour cette commission fût employé à payer les services de deux hommes, un qui étudierait la situation matérielle des chemins de fer et rechercherait les moyens de les exploiter dans le meilleur intérêt de la population, et l'autre s'occuperait du côté financier. Ou, au lieu de nommer trois commissaires auxquels on paiera des traitements relativement élevés, choisissez le meilleur expert qu'il sera possible de trouver en Amérique et donnez-lui le traitement que vous allez donner aux trois commissaires. Je crois que de cette façon le Gouvernement serait mis en possession d'un rapport qui vaudrait dix fois celui de trois hommes. Lorsque vous avez trois membres d'une commission, c'est le meilleur des trois qui fait l'ouvrage; il décide en fait toutes les questions. Quand à recueillir les renseignements, cela est la besogne des commis et autres aides. Je favoriserais une commission peu nombreuse.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un peu ce que je pense moi-même. Le ministre doit avoir remarqué que les journaux lui donnent des conseils sur la composition de la commission. On l'a averti de ne pas négliger de nommer dans la commission un homme favorable à la nationalisation des chemins de fer. Une autre partie de la presse lui dit que le rapport sera incomplet, s'il n'y a pas un représentant des ouvriers dans la commission. Ce sont là deux conseils distincts que je note.

Si cette commission doit s'enquérir des opinions ou des propositions des gens, outre son enquête dans les faits, il sera d'autant plus nécessaire d'être très prudent dans le choix des membres qui la composeront. S'il était possible que toutes les opinions fussent représentées dans la commission, ce serait très bien; mais le personnel en serait peut-être trop nombreux.

L'hon. M. MEIGHEN: De combien de personnes l'honorable député voudrait-il que la commission fût composée?

L'hon. M. GRAHAM: Trois tout au plus. J'ai fait l'expérience des commissions, et j'ai trouvé que plus elles étaient nombreuses, plus il était difficile d'arriver à une décision. Ainsi que l'a dit l'honorable député d'Assiniboine (M. Turriff) il n'est pas nécessaire d'avoir une commission pour se procurer des renseignements techniques. Les commissaires doivent être des hommes de jugement capables de résumer les renseignements qu'on leur fournira.

Je ne crois pas devoir en dire encore davantage sur la question. Le Gouvernement connaît mon avis. Je me contenterai d'insister pour que les instructions qui seront données à la commission soient d'abord étudiées pendant plusieurs jours, bien pesées et bien mûries. Des pouvoirs donnés à la commission dépendra l'utilité de ses travaux.

M. McKENZIE: Je ne sais pas si le ministre attachera beaucoup d'importance à mes connaissances en matière de chemin de fer, mais je voudrais lui faire connaître mon point de vue, non seulement au

ministre des Chemins de fer, mais aussi à ses collègues.

Je crois que c'est une faute que de ne pas donner occasion à nos fonctionnaires de talent de se rendre utiles, en allant chercher des commissaires hors de l'administration.

Je crois que la bonne politique à suivre serait d'employer des hommes de haute valeur dans l'administration, de leur donner des traitements élevés, si c'est nécessaires, et de leur confier la responsabilité. Je crois que cela vaudrait beaucoup mieux que d'aller, lorsque surgit une grande question, chercher des hommes au dehors auxquels on donne de forts émoluments, peut-être pour s'instruire aux dépens du Gouvernement, et ensuite abandonner son service. En ayant des hommes habiles permanemment au service de l'administration, le Gouvernement aurait l'avantage de leurs avis et assistance pour mettre à exécution les recommandations qu'ils feraient, tandis que des commissaires comme ceux que l'on veut nommer ne rendront plus de services au Gouvernement après qu'ils auront fait leur rapport.

L'administration a à son service un gérant des chemins de fer qui reçoit un traitement de $20,000 par année. Je le crois très compétent—s'il ne l'était pas il ne gagnerait pas son salaire—et le Gouvernement ne saurait obtenir d'une commission de meilleurs conseils que ce fonctionnaire pourrait lui donner.

Il y a ceci en outre que lorsqu'une commission fait un rapport, souvent les fonctionnaires du ministère peuvent dire: Si vous nous aviez consultés en premier lieu, nous aurions pu vous donner de meilleurs conseils; le plan qu'on vous propose n'est pas praticable. La pratique d'employer des gens du dehors pour faire une besogne dont le ministère est responsable, n'est pas louable. Nous en avons la preuve continuellement au ministère de la Justice. Tout dernièrement, pour préparer un petit bill, on a fait venir à Ottawa des avocats d'Halifax, de Québec, et de Vancouver.

L'hon. M. MEIGHEN: De quel bill l'honorable député veut-il parler?

M. McKENZIE: C'était un bill concernant les lois de la guerre. Il y a quelques jours on a nommé un nouveau fonctionnaire au ministère de la Justice, mettant ainsi en pratique l'idée que j'émets, et qui, je crois, est excellente. Nous ne devrions pas voir, lorsqu'il faut rédiger une loi, s'attrouper ici des avocats comme des vautours autour d'une carcasse.

[M. McKenzie.]

Quant à la nationalisation des chemins de fer, j'y suis opposé. Mon avis est que l'on doit plutôt encourager l'initiative, l'énergie et l'effort personnels, au lieu d'en faire une agglomération qui tue l'esprit d'entreprise individuel. Nous devrions suivre l'exemple des Etats-Unis où l'on a fait très peu de nationalisation. C'est grâce aux efforts et à l'esprit d'entreprise des individus que les Etats-Unis ont atteint leur grandeur actuelle.

Pour organiser une vérification continue par le Gouvernement du Canada, à partir du 1er mai 1916, des recettes et dépenses du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique, $10,000.

M. NESBITT: Cela me paraît être la mise à exécution de l'idée que j'ai émise d'avoir une vérification des recettes et dépenses.

Je ne savais pas, lorsque j'ai présenté à la Chambre mes observations à ce sujet, qu'il y avait cet article dans nos prévisions budgétaires.

L'hon. M. OLIVER: Il y a, relativement au Nord-Canadien, deux questions qu'il serait bon, je crois, d'examiner maintenant. Une de ces questions a trait au chemin de fer de la baie d'Hudson. La partie de cette ligne qui va de la Saskatchewan à la baie appartient à l'Etat et elle se relie aux réseaux des chemins de fer du Nord-Ouest par un embranchement de 90 milles de long qui, à Prince-Albert, traverse la ligne principale du Nord-Candien. Cet embranchement est la propriété exclusive de ce devoir. Il semble à désirer que, si la ligne de la baie d'Hudson est exploitée par l'Etat, elle se prolonge vers le sud-ouest jusqu'à Régina ou Moosejaw. Il y aurait toutefois un avantage à tirer de l'immédiate possession de l'embranchement de Hudson-Bay-Junction au Pas. Je crois utile de dire qu'il y aurait lieu d'étudier cette affaire et de la décider, puisqu'il faudra tôt ou tard en arriver là, et il me semble que l'on ne saurait choisir un meilleur temps pour en disposer.

La chambre de commerce de Québec a fait une autre proposition, celle d'assurer au Transcontinental son entrée à Montréal par la ligne d'embranchement du Nord-Canadien qui part de Harvey-Junction.

L'hon. M. REID: Cet embranchement a 116 milles.

L'hon. M. OLIVER: Il me semble que, par cette route, la distance de Winnipeg à Montréal serait moindre que par celle de Cochrane, North-Bay et Scotia-Jonction, cependant que les transports s'effectuent par les voies du Transcontinental sur une dis-

tance beaucoup plus longue, et le niveau est très bien gardé jusqu'à Montréal. Je ne sais si on a parlé au ministre de ces choses, ou si elles sont venues à sa connaissance, ou encore s'il a une opinion à ce sujet. Il me semble que, dans une discussion des affaires du Nord-Canadien, ce serait un moment propice pour faire avec lui des arrangements qui nous assureraient des droits sur ces deux bouts de chemin.

L'hon. M. REID: Ce que suggère l'honorable député a certainement du bon. Pour ce qui est de la ligne d'embranchement de la baie d'Hudson il sait que cette ligne ne sortira des mains des entrepreneurs que d'ici un an ou plus. La commission qui va presque tout de suite se mettre à l'œuvre étudiera sans doute la situation des chemins de fer dans sa totalité, tant pour ce qui regarde l'Ouest que pour les autres parties du Canada, et il n'est pas douteux que, dans ses recherches, elle s'occupe de cette affaire. Quant à ce qui concerne la ligne d'embranchement de Harvey-Jonction à Montréal, c'est là une affaire que l'on m'a soumise. La proposition que fait l'honorable député est excellente, et l'on s'en occupe, en vue d'établir le raccordement dont il parle, en tant que Montréal est concerné. Rien ne s'oppose à ce qu'il soit fait quelque arrangement de cette sorte. Nous pouvons arranger la chose entre nous, ou bien la soumettre à la commission des chemins de fer. L'avantage serait de pouvoir faire passer par le Transcontinental tout le train, à l'exception de 106 ou 116 milles, et, quand il s'agit de 6 cents à percevoir, il ne reste au Transcontinental que bien peu à gagner au passage de ce train par la voie du Témiskaming and Northern Ontario et ensuite par celle du Grand-Tronc. Comme je l'ai dit, c'est une excellente proposition; elle est à l'étude et il se peut que l'année ne se passe pas sans que nous en prenions avantage. J'ai bon espoir qu'à la prochaine session toute cette affaire aura pris une tournure qui nous permettra d'en saisir le joint, grâce aux avis de ceux qui se préparent à l'étudier à fond.

Maintenant que ces articles sont votés, je désirerais, si l'on n'y voit pas d'inconvénient, passer à l'examen du projet de loi inscrit à mon nom à l'ordre du jour. Je ne veux pas presser la chose, si l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham) n'a pas encore pris connaissance de toutes les pièces déposées sur le bureau.

M. TURRIFF: J'aurais à discuter une affaire concernant les douanes.

L'hon. M. REID: J'ai dit l'autre jour à ce propos que la députation pourrait discuter n'importe quelle affaire concernant les douanes ou autre département à l'occasion des articles non encore votés. Si je pouvais en finir avec ce bill, rien ne nous empêcherait demain de reprendre la discussion des crédits du ministère des Douanes, et je verrais à fournir à l'honorable député l'occasion qu'il recherche. Je crois savoir que l'honorable député de Saltcoats (M. MacNutt) désire, lui aussi, discuter un article du budget des douanes, mais je ne le vois pas dans la salle. Il vaudrait mieux, je crois, attendre à demain.

M. TURRIFF: Cela me convient absolument, mais j'avais pensé que, puisque les papiers relatifs à ce projet de loi dont parle le ministre ne sont venus que ce soir à la connaissance de quelques-uns d'entre nous, il vaudrait mieux en remettre l'étude à demain, pour que nous ayons le temps d'y jeter les yeux.

L'hon. M. REID: Je ne m'y oppose aucunement. Nous désirons tous expédier la besogne le plus rapidement possible.

M. TURRIFF: Vous en avez arrêté l'expédition pendant un mois.

L'hon. M. REID: Puisque l'on s'oppose à faire comme je le voudrais, nous allons passer à l'examen des prévisions budgétaires.

L'hon. M. GRAHAM: Je suggérerais au ministre de nous dire le motif qui l'engage à prendre possession de ce chemin de fer. Quant à cela, je n'y vois pas d'objection. Il nous sera possible ensuite de voir à quoi employer notre temps.. Il pourrait nous dire dans quel état sont les chemins, le matériel roulant, etc.; bref, quelle excuse a le Gouvernement d'agir comme il le fait.

L'hon. M. REID: Comme il est encore de bonne heure, nous pourrions en finir avec le budget des douanes . . .

M. TURRIFF: Je veux bien attendre.

L'hon. M. REID: Et moi, je désire continuer; mais je constate l'absence d'une couple de députés qui ont exprimé le désir de discuter certains articles du budget des douanes. Si je n'ai qu'à faire mon exposé de situation, je pourrais attendre encore une heure.

L'hon. M. GRAHAM: Le ministre ignore ce qui peut arriver d'ici là.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

DISCUSSION GENERALE DU BILL RELATIF A L'ACQUISITION DE LA LIGNE DE QUEBEC AU SAGUENAY.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer) propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 101) tendant à autoriser l'acquisition par l'Etat de lignes de chemins de fer établies entre la ville de Québec et la Chute-Nairn et entre Lyster et Saint-Jean-des-Chaillons.

—Ce projet de loi a pour but l'acquisition de trois lignes de chemin de fer qui feront partie du réseau de l'Etat. L'une d'elles a pour nom le chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix; elle part de la rue Saint-Paul à Québec et se rend jusqu'à Saint-Joachim, distance d'environ 43 milles et un cinquième. Cette ligne a déjà été en exploitation pendant plusieurs années.

L'hon. M. GRAHAM: Dans quelle direction va-t-il?

L'hon. M. REID: A partir de Québec, il longe vers l'est le Saint-Laurent jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré et plus loin. C'est la partie qui fonctionne à l'électricité. Jusqu'à Sainte-Anne-de-Beaupré, la distance est de 20 milles environ, et la voie suit le fleuve jusqu'au point que je viens de mentionner.

M. TURRIFF: Sur la rive nord?

L'hon. M. REID: Oui, sur la rive nord. Comme je l'ai dit, cette ligne a été en exploitation pendant plusieurs années et, pendant quelque temps, il a donné des bénéfices.

M. TURRIFF: En ce cas, on ne devrait pas la vendre.

L'hon. M. REID: Elle fait partie du réseau. Nous faisons en même temps l'acquisition du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, qui s'étend depuis Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière, distance d'une trentaine de milles. Cette ligne, elle aussi, est en exploitation depuis quelques années et elle donne des bénéfices. L'autre ligne dont nous faisons l'acquisition est connue sous le nom de chemin de fer de Québec au Saguenay, et elle s'étend depuis sa jonction, à Saint-Joachim, dans le comté de Montmorency, avec le chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix, jusqu'à la Chute-Nairn dans le comté de Charlevoix, distance d'environ 62 milles et quatre cinquième. Cette ligne est achevée. La Chute-Nairn est à 6 milles environ de Murray-Bay, et la compagnie possède quelques fabriques de pâte de bois et de papier.

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. OLIVER: A quelle distance cela est-il du Saguenay.

L'hon. M. REID: De 30 à 40 milles. Cette ligne devait à l'origine se rendre jusqu'à la baie Sainte-Catherine. L'achat du chemin de fer de Québec à Montmorency a pour objet de lui assurer une entrée dans Québec. Les recettes du chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix sont comme il suit:

1910.	
Produits bruts	$217,802 94
Frais d'exploitation	146,559 40
Produits nets	71,243 54
1911.	
Produits bruts	$245,039 04
Frais d'exploitation	166,719 68
Produits nets	78,319 36
1912.	
Produits bruts	$273,395 84
Frais d'exploitation	197,157 02
Produits nets	76,238 82
1913.	
Produits bruts	$293,985 75
Frais d'exploitation	217,497 23
Produits nets	76,488 52
1914.	
Produits bruts	$311,528 17
Frais d'exploitation	228,496 60
Produits nets	83,031 57

Voici les recettes du chemin de fer Lotbinière-Mégantic:

1912.	
Recette brutes	$14,025 26
Frais d'exploitation	228,496 60
Recettes nettes	5,577 71
1913.	
Recettes brutes	$34,870 07
Frais d'exploitation	27,964 97
Recettes nettes	6,905 10
1914.	
Recettes brutes	$30,259 47
Frais d'exploitation	28,993 89
Recettes nettes	1,265 58

Le chemin de fer de Québec-Saguenay n'est pas en exploitation; par conséquent, il ne saurait accuser de recettes. Quant au coût de ces chemins de fer, voici l'état que la Compagnie d'éclairage, de chauffage et de force de Québec, propriétaire du chemin de fer de Québec-Montmorency, donne au sujet des dépenses imputables sur le compte du capital pour la division de Montmorency, jusqu'au 31 mars 1916: la Compagnie d'éclairage, de chauffage et d'énergie de Québec (à responsabilité limitée), jusqu'au 30 juin 1910, $270,390.84; la Compagnie d'éclairage, de chauffage et d'énergie de Québec (à responsabilité limitée), jusqu'au 31 mars 1916, $251,819.05, soit- un total de $2,992,209.89. L'état ci-haut comprend les frais de premier établissement, mais ne tient nul compte de l'accroissement de valeur des

divers terrains que possède la compagnie, surtout de sa tête de ligne à Québec.

M. TURRIFF: Est-ce que ces 30 milles coûtent en moyenne $91.000 le mille?

L'hon. M. REID: Ce chiffre comprend les têtes de lignes de Québec, qui ont coûté fort cher. Puis, le chemin de fer devient un chemin de fer électrique.

M. McKENZIE: Le ministre a-t-il quelques rapports dignes de foi au sujet de ces chemins de fer?

L'hon. M. REID: Nos ingénieurs ont parcouru le réseau et leurs rapports figurent parmi les documents déposés sur le bureau. Le chemin de fer de Lotbinière-Mégantic, acheté il y a à peine deux ou trois ans, a coûté $285,075.95, outre le coût des études et arpentages de la ligne, frais de construction, etc., $64,132.70, soit une somme globale de $349,208.85. Voilà l'état financier qu'on m'a donné.

La compagnie du chemin de fer de Québec-Saguenay a été constituée en corporation, le 20 mai 1905, les promoteurs qui figurent dans la loi d'institution étant E. D. Garneau, l'hon. Charles Langelier, George Tanguay, député; Narcisse Rioux, l'hon. Alexandre Taschereau, William Price, Mark Workman, McLea Walbank et W. G. Ross.

Le chemin de fer s'étend de l'extrémité est du chemin de Québec-Montmorency jusqu'à Murray-bay, l'intention primitive étant de le construire jusqu'à la baie Sainte-Catherine, et de faire de cette dernière un port d'hiver. La charte a été amendée le 28 février 1907.

M. McKENZIE: Est-ce une charte provinciale ou une charte fédérale?

L'hon. M. REID: Une charte provinciale. Evidemment, les travaux ont subi quelques retards, parce que, comme l'indique mon mémoire, les travaux de construction ne commencèrent que le 15 avril 1911, et ils furent suspendus, en septembre 1912.

M. TURRIFF: Apparemment les travaux de construction sur le chemin de fer de Québec-Saguenay durent cesser dès que le corps électoral eut rejeté le projet de réciprocité.

L'hon. M. REID: Quand bien même elle aurait causé la suspension de ses travaux, la mise au rancart du projet de réciprocité a été un bienfait pour le pays. Ce chemin de fer renaîtra et j'espère qu'il aura autant de succès que la bataille contre la réciprocité.

On a terminé 87 p. 100 de ce chemin de fer. Voici jusqu'aujourd'hui les sommes dépensées pour sa continuation: la compagnie a émis des obligations pour $4,684,400; on a vendu pour $2,500,000 de ces obligations à 84 cents le dollar, et pour $2,184,000 à 82 cents le dollar, et on a réalisé une somme globale de $3,822,315.42. On a dépensé tout cet argent, outre $1,050,000 en espèces, et toutes ces sommes ont été appliquées à la construction du chemin. C'est donc $4,872,315.42 en espèces qu'on a consacré à ce chemin de fer et il est dû pour petites créances, pour un reliquat relatif à l'emplacement de la voie et pour autres créances, $461,000, soit une somme globale de $5,333,315.42, payée comme le prétend la compagnie, pour les travaux de construction de la voie ferrée exécutés jusqu'ici. Elle a d'abord reçu du gouvernement fédéral en espèces, à titre de subvention, $132,000, somme qui a été payée pour radiation de $744,000 valant des obligations mentionnées.

Une autre subvention, au chiffre de $116,000 a été déposée dans la caisse d'une compagnie de fiducie et n'a pas encore été versée à la compagnie du chemin de fer de Québec-Saguenay. Elle a donc reçu $248,000 de subvention; or, nous recouvrons $116,000 des subventions ainsi payées, de sorte que la compagnie n'a réellement reçu que $132,000 de subventions. D'après les dispositions de sa charte, elle devait recevoir 189,000 acres de terre et $3,000 par mille du gouvernement de Québec; mais jusqu'ici elle n'en a rien reçu.

Quant à la condition actuelle de la voie ferrée, d'après le rapport de M. Beckwith, du 30e mille au 51e mille, on a terminé 95 p. 100 de la voie, du 51e mille au 56e, par la né 40 p. 100; du 56e mille au 62e, le terrassement est fait sur 95 p. 100 de la voie, du 62e mille au 65e il y a plusieurs déblais de roche à terminer, mais on a fini 85 p. 100 de l'ensemble des travaux.

M. TURRIFF: En affirmant que la voie ferrée est terminée, le ministre prétend-il qu'on a fini le nivellement ou qu'on a fait la pose des rails?

L'hon. M. REID: On a nivelé la plateforme de la voie; les traverses sont là, mais on n'a pas posé les rails. Du 65e mille au 79e, il s'est produit plusieurs affouillements, mais on a terminé environ 85 p. 100 de la plate-forme, et nous avons beaucoup de traverses à poser. Du 79e mille au 81e, il y a 6,000 pieds de petits travaux à refaire, mais du reste cette partie du chemin est terminée; du 81e mille au 85e, on a chevé 95 p. 100 de l'ouvrage, et du 95e mille à la Chute-

Nairn, le travail est fini. Voilà la situation de cette partie du chemin de fer, de Saint-Joachim à la Chute-Nairn. On fait plusieurs estimations des frais à effectuer pour l'achèvement du chemin et pour le remettre dans la situation où il était, quand les entrepreneurs suspendirent leurs travaux. Comme on n'y a pas fait de travaux depuis 1912, il y a plusieurs affouillements, etc., qui demanderont naturellement réparation.

M. NESBITT: Le ministre voudrait-il bien nous donner l'estimation des frais?

L'hon. M. REID: De l'avis des ingénieurs, l'achèvement de la voie ferrée demanderait $700,000.

M. NESBITT: Afin de la remettre dans la situation première?

L'hon. M. REID: Pour remettre le chemin dans la situation où il se trouvait auparavant pour faire la pose des rails, parachever le chemin de fer et le mettre en état d'exploitation.

L'hon. M. GRAHAM: Il y a des rails de différents poids sur cette voie ferrée, sans doute, des rails de 56 et de 67 livres?

L'hon. M. REID: Il ne s'y trouve pas beaucoup de rails, à peine assez pour environ 18 ou 20 milles, et ces rails sont plus légers que les rails ordinaires. Si ce chemin de fer a coûté si cher, cela tient à ce qu'on l'a construit d'après les devis du Transcontinental et il a fallu effectuer beaucoup de déblais de roche.

Les frais à effectuer pour le remettre en situation convenable pour l'exploitation et pour le parachever seraient de $700,000, d'après l'estimation d'un entrepreneur. Notre ingénieur qui a parcouru la voie est d'avis qu'il faudrait dépenser $1,000,000.

M. McKENZIE: Quel ingénieur?

L'hon. M. REID: C'est un M. Beckwith. En réalité, deux ou trois ingénieurs du Transcontinental ont parcouru cette voie ferrée.

Dans l'intention primitive ce chemin de fer devait desservir les populations de la rive nord. On le sait, celles de la rive sud sont bien desservies par des chemins de fer, tandis que celles de la rive nord sont privées de communications par voie ferrée.

Mr. McKENZIE: Le ministre pourrait peut-être nous éclairer sur certains points, en passant. Je vois par le texte que le chemin de fer a une longueur de 62. milles

L'hon. M. REID: Il s'agit-là du chemin de fer de Québec-Saguenay.

M. McKENZIE: Combien y a-t-il de milles terminés et prêts pour le trafic, et combien en reste-t-il à achever?

L'hon. M. REID: J'ai donné ce renseignement, au début même. Le 30e mille est l'extrémité du Québec-Montmorency et le commencement du Québec-Saguenay. Du 30e mille au 91e, c'est la distance mentionnée par l'honorable député. J'ai dit que du 30e mille au 51e, il y avait plus, de 95 p. 100 de l'ouvrage terminé, et d'après le rapport que j'ai sous les yeux, il y a 87 p. 100 du chemin terminés.

M. TURRIFF: D'après les chiffres que j'ai notés, on a dépensé plus de $5,000,000 sur 62 milles, dont on n'a nivelé que 87½ p. 100, sans qu'on ait posé de rails, ni construit de stations, bien que, sans doute, on ait construit les ponts, sans que je puisse toutefois l'affirmer. Tout calculé, on constate que ce chemin de fer a coûté plus cher que les voies ferrées parachevées dans les régions les plus difficiles du pays. Le ministre pourrait utilement nous dire où est allé l'argent.

L'hon. M. REID: J'ai déjà dit que ce sont là les chiffres fournis par la compagnie du chemin de fer de Québec-Saguenay.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: N'a-t-on pas fait de vérification de comptes ?

L'hon. M. REID: Nous n'en avons pas fait. Nous convenons de payer le coût réel, jusqu'à concurrence d'une certaine somme. Il serait préférable de faire connaître dès maintenant notre proposition; car cela me permettra d'expliquer un amendement que je proposerai d'apporter au projet de loi, quand nous l'étudierons en comité.

Comme je l'ai dit, le coût du Québec et Montmorency a été de $2,992,209.89. Il y a des obligations de ce chemin de fer pour la somme de $2,500,000. Nous proposons, s'il est prouvé, à la satisfaction de la cour d'échiquier, que cet argent a été vraiment dépensé sur la ligne, de prendre à notre charge les $2,500,000 d'obligations pour la voie et les terminus.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela fait environ $70,000 par mille.

L'hon. M. REID: Si cela coûte cette somme. La cour d'échiquier doit être satis-

faite que ce montant a été réellement employé sur la ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Sans s'inquiéter si elle vaut cela maintenant ou non.

L'hon. M. REID: S'il est nécessaire d'avoir ce tronçon de ligne pour obtenir la ligne directe de Québec à Murray-Bay et à la baie Sainte-Catherine dans le cas où elle serait prolongée. En annexant cette ligne, nous pouvons atteindre Québec. C'est pour cela que nous avons besoin de ce tronçon et comme je l'ai dit, c'est une ligne qui donne des profits. De Saint-Joachim à Navin-Falls, d'après cet état, on a dépensé $5,533,315. C'est en vue de cela que je proposerai un amendement demandé par le juge Cassels de la cour d'échiquier, avec l'intention de rendre la chose plus claire et d'introduire une disposition pour qu'il puisse examiner complètement l'affaire. Je proposerai d'ajouter au bill les mots suivants:

Ladite valeur devant être le coût réel dudit chemin de fer moins la dépréciation, mais ne devant pas dépasser $4,465,000, sans compter la dette résultant des obligations qui doit être prise à la charge du Gouvernement sans dépasser en tout $2,500,000.

M. NESBITT: Il s'agit du petit tronçon?

L'hon. M. REID: Le petit tronçon est la voie électrique et la voie opérée par la vapeur, qui a perçu les montants que j'ai indiqués. Même s'ils peuvent prouver, comme ils disent qu'ils peuvent le faire facilement, qu'ils ont dépensé ce montant indiqué, le juge de la cour d'échiquier ne pourra pas dépasser $4,465,000, mais non ce montant à moins qu'il ne soit prouvé qu'il ait été dépensé sur le Quebec and Saguenay, le Lotbinière and Megantic Railway et le Quebec and Montmorency.

L'hon. M. PUGSLEY: L'amendement semble plutôt lier les mains du juge de la cour d'échiquier, parce que, s'il fixe une évaluation basse, il ne prévoit aucune réduction à compte de la subvention du Gouvernement qui a été payée. Si le ministre pense que le coût devrait être considéré au lieu de la valeur, la subvention ne devrait-elle pas être déduite.

L'hon. M. REID: Sur cette somme $132,000 ont été payés et $116,000 n'ont pas été payés. Nous proposons qu'ils doivent prouver qu'ils ont effectivement dépensé sur ces trois lignes $4,465,000 en argent comptant.

M. SINCLAIR: Cela comprendra-t-il l'argent qu'ils ont engagé d'année en année?

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que je veux dire, c'est que si le juge de la cour d'échiquier n'a égard qu'au montant effectivement dépensé, il ne sera pas autorisé à déduire les $131,000 qui ont déjà été payés sous forme de subvention du Dominion.

L'hon. M. REID: J'estime que la subvention devrait être déduite; nous pourrons discuter cela en comité. Le Quebec and Saguenay déclare qu'il a dépensé $5,333,315, moins la subvention de $116,000, laissant une somme de $5,217,315. Les honorables députés peuvent voir que si nous introduisons les mots "coût réel", sans limiter le montant, nous aurions à payer les $5,300,000. Pour répondre à l'honorable député de Guysborough, je dois dire que durant la construction de la ligne, l'intérêt est toujours ajouté au coût de la construction, jusqu'à ce que la ligne soit finie.

M. SINCLAIR: A quel taux?

L'hon. M. REID: Je ne sais pas quel est le taux. Je pourrai facilement avoir ce renseignement quand nous serons en comité.

M. TURRIFF: Une de ces lignes, le Québec-Saguenay a arrêté sa construction en septembre 1911.

L'hon. M. GRAHAM: C'est un synchronisme.

M. TURRIFF: Oui, cela a synchronisé avec la défaite de la réciprocité. D'après ce que dit maintenant mon honorable ami, il proposerait de payer l'intérêt depuis le moment où la ligne a commencé sa construction, jusqu'au moment actuel.

L'hon. M. REID: Non, j'ai dit durant la construction, jusqu'à ce que la ligne soit finie.

M. TURRIFF: Mon honorable ami a parlé de payer le coût de la ligne. A-t-il l'intention de dire que quelque soit la déclaration des propriétaires actuels quant au coût de la ligne, elle sera acceptée, ou dit-il que le coût sera basé sur ce qu'elle aurait pu coûter pour être construite? Cette ligne peut avoir été construite, d'après tout ce que nous en savons, à la façon du Canadien-Nord. Certaines personnes qui étaient propriétaires de la ligne, prenaient l'entreprise et la cédaient à 25 ou 30 p. 100 de l'argent qu'ils recevaient pour construire la ligne, faisant ainsi un profit particulier.

L'hon. M. REID: Des soumissions ont été demandées et des entreprises données; les prix doivent avoir été raisonnables

parce que des entrepreneurs n'ont pas pu continuer les travaux et d'autres les ont repris et les ont complétés. Le montant qui doit être payé est celui qui a été employé effectivement dans la construction, le droit de passage et les terminus. Le juge de la cour d'échiquier aura pour mission de décider si les états qui lui seront soumis sont exacts quant aux deniers dépensés dans ce chemin de fer. Personne ne présentera des comptes indiquant que des bénéfices ont été faits dans cette transaction.

Le renseignement que j'ai est que ces lignes desserviraient une assez nombreuse population dans cette région. Dans le comté de Charlevoix il y a 22,000 personnes sans facilités de communication par chemin de fer. Cette ligne pénètre dans le comté de Chicoutimi et Saguenay et sera utile à un grand nombre de gens dans ce district. La population du comté, comme l'indique le recensement est d'environ 65,000. Elle desservira le comté de Montmorency, avec une population de 15,000 et elle sera utile aux habitants de la ville de Québec dont la population est d'environ 90,000 et elle sera aussi d'un grand service pour le comté de Québec avec ses 27,000 habitants. Je suis d'opinion que cette ligne sera d'une utilité considérable pour la population de la rive nord qui devrait avoir eu des communications par chemin de fer depuis des années. Une partie de la ligne a été exploitée depuis longtemps et elle a rendu de grands services à ceux qui ont profité de cette exploitation, comme c'est prouvé par les recettes qui sont données. La ligne a une grande possibilité de gagner de l'argent depuis Québec, Montmorency et Murray-Bay et le long de la rive nord pendant l'été. Beaucoup de gens, dont la plupart sont cultivateurs, sont installés le long de la ligne et ils en profiteront largement. J'ai discuté l'affaire avec notre administraton de chemin de fer et on croit que la ligne sera un avantage important pour notre réseau transcontinental. Dans ces conditions, je n'hésite pas à recommander que cette ligne soit achetée et exploitée aussitôt que possible.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Et le chemin de fer de la rive Sud?

L'hon. M. REID: Il y a une petite ligne d'environ 30 milles.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce un embranchement de l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Oui, c'est un embranchement de l'Intercolonial sur la rive sud.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M GRAHAM: Ce n'est pas encore un embranchement.

L'hon. M. REID: Elle le deviendra quand nous l'achèterons.

L'hon. M. PUGSLEY: Je veux dire se raccorde-t-elle avec l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Oui. Comme je l'ai montré, les recettes ne sont pas très fortes, mais elles sont bonnes et ce tronçon sera une ligne alimentaire de l'Intercolonial.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi le ministre ne laisse-t-il pas cette ligne tomber sous le coup de la loi de 1915 qui prévoit l'annexion d'embranchement à l'Intercolonial?

L'hon. M. REID: Même si nous l'annexons en conformité de la loi des embranchements, nous devrions nous adresser au Parlement pour faire confirmer la transaction; par conséquent, nous pouvons aussi bien en parler maintenant et la comprendre dans cette loi. Nous l'annexons réellement en appliquant la loi dont parle mon honorable ami et nous en demandons la confirmation en même temps. Comme cette ligne se raccorde à l'Intercolonial nous aurions pu l'annexer comme le suggère l'honorable député, mais nous aurions toujours été obligés de nous adresser au Parlement pour les autres lignes. Le premier ministre a donné l'assurance à la Chambre que si des lignes sans communication avec l'Intercolonial étaient annexées, il s'adresserait au Parlement pour faire confirmer l'acquisition et c'est ce que nous faisons.

L'hon. M. PUGSLEY: La ligne sur la rive sud du Saint-Laurent n'est pas comprise dans la promesse du ministre à mon très honorable ami le chef de l'opposition, parce que ce serait en vertu de la loi de 1915. Le ministre établit avec ce bill une disposition tout à fait différente.

D'après la loi de 1915, il fallait s'entendre au sujet du prix, mais ici il dit que ces deux lignes seront choisies en faisant exception pour elles et le prix à payer doit être fixé par la cour d'échiquier. Que le Gouvernement juge que le prix est raisonnable ou non, il sera obligé de payer. C'est la différence et j'estime que c'est un traitement très exceptionnel et très favorable qui est accordé à ces deux chemins de fer en comparaison des lignes énumérées dans la loi de 1915.

L'hon. M. REID: Nous aurions pu évidemment adopter la procédure que suggère l'honorable député; mais la méthode que

nous suivons est tout aussi convenable, et je ne vois ps en quoi l'intérêt de l'Etat pourrait avoir à en souffrir.

M. McKENZIE: Mais le ministre ne se rend-il pas compte qu'il est en train de nommer tout simplement une nouvelle commission? On en revient toujours à cette pernicieuse coutume de nommer des commissions il fait de la cour d'échiquier une commission. Est-ce que le ministre n'est pas capable de conclure lui-même un marché quelconque?

L'hon. M. REID: L'honorable député a tort de faire une affirmation de cette nature. La cour d'échiquier a justement été établie afin de régler n'importe quelle réclamation qu'un citoyen pourrait avoir contre l'Etat ou pour agir en qualité d'arbitre lorsque le Gouvernement conclut un achat.

M. McKENZIE: Le ministre peut se disposer de m'expliquer le fonctionnement de la cour d'échiquier; je suis parfaitement au courant.

L'hon. M. REID: Alors, raison de plus; l'honorable député a eu tort de proférer l'affirmation qu'il vient de faire. Tous les membres de cette Chambre, j'en suis sûr, seront convaincus que, quelle que soit la décision de la cour d'échiquier, relativement aux prix d'achat de ces chemins de fer ou à n'importe quelle autre affaire, elle sera juste et impartial.

L'hon. M. GRAHAM: Mais vous liez les mains à la cour d'échiquier en lui imposant des conditions.

L'hon. M. REID: Il ne s'agit que de la somme maxima qui pourra être déboursée. Or le Gouvernement a bien fait d'en agir ainsi dans l'intérêt de l'Etat. Voilà pourquoi nous déclarons que le coût réel ne devra pas excéder telle somme. On affirmé au Gouvernement que le coût de construction dépasse de beaucoup la somme fixée. Voilà pourquoi nous avons fixé la somme maxima qui pourra être acordée aux propriétaires de ces voies ferrées. Du moment que les états seront soumis à la cour d'échiquier, si le magistrat est d'avis que les sommes dépensées pour la construction de ces voies ferrées sont moins élevées qu'on ne le prétend, il aura le pouvoir de fixer un prix plus bas. Voilà pourquoi nous avons limité le prix maximum qui pourra être payé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a-t-il pris quelques mesures afin de vérifier les chiffres qui lui ont été fournis concernant le coût d'établissement de ces voies ferrées? Il affirme qu'on a prétendu que ces chemins de fer ont coûté plus cher que le prix d'achat qui est fixé. Ces déclarations je le présume ont été faites par les directeurs de la compagnie. Les affaires ont elles été soumises à l'examen d'un auditeur et les chiffres ont-ils été vérifiés?

L'hon. M. REID: Pas du tout; nous n'avons pas pris cette peine, parce que nous avons en mains les chiffres établissant les sommes qui ont été déboursées. Vu que toute l'affaire sera soumise à la cour d'échiquier, sommes parfaitement certains que le tribunal verra à s'assurer que ces sommes ont bien été réellement déboursées pour la construction de cette ligne; voilà pourquoi nous n'avons jugé qu'il fût nécessaire d'entreprendre cette tâche.

Nous avons pleine confiance que la cour d'échiquier fera respecter les dispositions de la loi.

L'hon. M. GRAHAM: En deux mots, la cour d'échiquier a été créée pour juger les réclamations des entrepreneurs. Or, un entrepreneur ne va pas devant la cour d'échiquier pour déclarer: j'ai déboursé tant. Tout ce que la cour d'échiquier a à faire, c'est de se prononcer sur les différends qui peuvent surgir relativement à l'exécution de son entreprise. Si le Gouvernement décidait d'exproprier un édifice, la cour d'échiquier se prononcerait sur la valeur de l'édifice et non sur le coût de la construction, bien que ces dépenses pourraient être l'un des éléments de l'enquête. Lorsque je déclare que le Gouvernement lie les mains du tribunal, je veux dire qu'il oblige le juge de la cour d'échiquier à se baser pour faire l'évaluation de ce chemin de fer sur les sommes qu'a coûtées sa construction, même dans le cas où une moitié de la voie aurait été démolie par l'inondation. Supposons pour pour un instant qu'après le parachèvement de la voie ferrée, les inondations auraient causé des dommages pour un million de dollars.

L'hon. M. REID: La compagnie devra reconstruire la voie.

L'hon. M. GRAHAM: C'est très bien; mais mon honorable ami n'en oblige pas moins la cour d'échiquier à baser sa décision sur les sommes qui ont été englouties dans l'entreprise. Cette base d'évaluation n'est pas valable, à moins que dans leur opinion, les directeurs de la compagnie aient reçu en retour la pleine valeur des sommes qu'ils ont déboursées. Mais sup-

posons que la construction de cette voie ferrée ait donné lieu à de folles dépenses, supposons que, pour une raison qui se produit assez souvent dès qu'il s'agit de la construction d'une voie ferrée, la compagnie ait déboursé un million de dollars quand la valeur des travaux ne représente que $500,000, la mesure ne contient aucune disposition qui accorde de la latitude au juge de la cour de l'échiquier dans un cas comme celui-là. Le juge ne doit tenir compte que des sommes qui ont été déboursées. La base de l'estimation devrait être la valeur des travaux qui ont été exécutés sur ce chemin de fer, quelles que soient les sommes qu'ils ont coûtées. Ce serait là, à mon sens, la méthode la plus simple à suivre. On ne devrait pas lier les mains du juge de la cour d'échiquier comme on nous propose de le faire avec une disposition comme celle-là.

M. MORPHY: L'honorable député entend-il désigner par là la valeur basée sur le coût des travaux à l'époque où ils ont été exécutés, ou la valeur des travaux, s'ils taient achevés à l'heure actuelle?

L'hon. M. GRAHAM: On devrait laisser au juge pleine et entière liberté de tenir compte de toutes les circonstances.

M. MORPHY: Alors, vous pourriez ouvrir la porte à des abus dangereux.

L'hon. M. GRAHAM: Si l'Etat ne paie que la valeur réelle du chemin de fer, on devrait laisser au juge le soin d'en déterminer le chiffre. Si vous considérez ce chemin de fer comme une entreprise établie—mon honorable ami n'a pas lieu de s'alarmer—des portions de cette ligne ont une grande valeur. Je fais tout simplement observer que le ministre lie les mains du juge de la cour d'échiquier en déterminant la base sur laquelle il devra s'appuyer pour rendre sa décision, et cette base n'est pas juste. On devrait se baser sur la valeur de la propriété au moment actuel, quelles que soient les sommes qu'elle a coûtées.

M. MORPHY: J'ai dans l'idée que la valeur actuelle de ce chemin de fer pourrait être bien plus élevée aujourd'hui qu'à l'époque où il a été construit. Or, s'il en était ainsi, ce serait exposer le pays à payer des sommes bien plus élevées que le chiffre réel des frais d'établissement.

L'hon. M. GRAHAM: Je puis assurer l'honorable député qu'il n'en est rien.

[L'hon. M. Graham.]

M. l'ORATEUR: Je rappellerai à la Chambre qu'il s'agit actuellement de la 2e lecture du bill.

L'hon. M. MEIGHEN: Je saisis très bien le point que vient de soulever l'honorable député de Renfrew-Sud (M. Graham). Il soutient qu'on ne devrait imposer aucune limite au juge de la cour d'échiquier pour la fixation de la valeur de la ligne; on devrait, suivant l'honorable député laisser le juge libre d'agir à sa guise comme dans toutes les autres affaires qui lui sont soumises. C'est un fait reconnu que, sous le régime de la loi qui gouverne les expropriations, la cour d'échiquier tient compte des divers éléments, tous très variables, se rapportant à l'affaire qui lui est soumise; après avoir pesé toutes les circonstances, le tribunal fixe la valeur. Quels sont ces éléments et quelle est la loi? Ce sont là des sujets sur lesquels il est inutile d'appuyer, car nos amis de la gauche sont tout aussi bien que moi au courant de ces questions.

Dans le cas actuel, si nous ne fixions pas de base sur laquelle puisse s'appuyer la cour d'échiquier, il lui serait très difficile sinon impossible d'en arriver à une décision. Comme l'a fait observer l'honorable ministre, c'est la cour d'échiquier elle-même qui a manifesté le désir que l'on fixât une base pour estimer la valeur de la ligne. Il est facile de se rendre compte pour quelle raison le juge de la cour d'échiquier a manifesté le désir que ce mode soit adopté. Ordinairement dans les causes en expropriation, la cour d'échiquier ou n'importe quel autre tribunal base sa décision sur les dommages qu'ont subis les parties dont les biens sont expropriés, et les dommages dans ce cas-là sont représentés par la valeur que possèdent ces biens pour l'exproprié, ainsi que les pertes qu'il devra subir par suite de l'expropriation. Naturellement, dans le cas actuel, le juge de la cour d'échiquier s'est rendu compte qu'il serait très difficile de trouver un moyen d'en arriver à une base d'évaluation où ces divers éléments entreraient en cause.

Pour ne citer qu'un exemple, voici un chemin de fer, le Québec-Saguenay, qui traverse une région où il n'existe pas d'autres voies ferrées et qui a été construit à grands frais à cause de la nature de la région qu'il traverse. Si elle était achevée cette ligne desservirait une certaine population qui habite sur son parcours. Par quel mode pourrait-on estimer la valeur de cette voie ferrée? C'est une question potentielle. C'est une question de supporter

l'avenir, d'estimer non seulement les conditions qui existent à l'heure actuelle, alors que le chemin de fer n'est encore qu'à l'état embryonnaire, mais aussi d'estimer quels pourront être les perspectives de cette voie ferrée à la faveur des circonstances qui naîtront de l'exploitation du chemin de fer lui-même.

Il est fort possible que la compagnie, si elle exploitait cette ligne, perdrait de l'argent pendant quelque temps. Un témoin pourrait déclarer que l'entreprise est destinée à l'insuccès, tandis qu'un autre pourrait déclarer tout le contraire. Le tribunal n'aurait donc rien de tangible sur quoi baser sa décision; car il s'agit, je le répète, d'une question qui a trait non pas aux conditions existantes, mais à des conditions possibles dépendant de la nature des conditions elles-mêmes.

M. McKENZIE: Si j'ai bien compris, il ne s'agit pas d'exproprier cette voie ferrée, mais d'en faire l'acquisition au prix qu'elle vaut?

L'hon. M. MEIGHEN: Certainement.

M. McKENZIE: Il n'y a rien dans cette transaction qui soit de la nature d'une expropriation; il s'agit d'un achat?

L'hon. M. MEIGHEN: Cette affirmation est vraie dans un sens. Tandis que j'en suis sur ce point, je vais donner une réponse complète à l'interrogation de l'honorable député. La loi de 1915, qui nous autorise à faire des transactions de cette nature, confère au ministre le pouvoir de faire l'acquisition d'un chemin de fer, et sous le régime de l'une des dispositions que contient cette loi, il peut recourir à l'expropriation. L'article qui lui confère ce pouvoir se trouve à la deuxième page de la loi; mon honorable ami n'a qu'à tourner la page. Le ministre n'est pas obligé d'avoir recours à l'expropriation, mais il a le pouvoir de le faire aux termes de cette loi.

M. McKENZIE: Mais vous n'avez pas l'intention d'avoir recours à l'expropriation dans ce cas-ci?

L'hon. M. MEIGHEN: Mais oui; nous aurons le pouvoir de recourir à l'expropriation aussitôt que le bill aura été adopté, car nous faisons l'acquisition de ces chemins de fer par application des dispositions d'une loi tendant à modifier la loi des chemins de fer de l'Etat et à autoriser l'achat de certaines lignes.

En prenant possession de la ligne en vertu de cette loi nous aurons les pouvoirs qu'elle confère et nous exercerons le droit d'expropriation; mais que nous préférions l'exercer ou conclure un arrangement sous forme d'achat comportant protection pour l'Etat, puis soumettre cette transaction à la cour d'échiquier, soit en vertu de la loi adoptée au cours de cette session ou simplement en vertu de cette loi-ci, il faudra établir devant la cour la valeur de la ligne, la valeur de ce que nous obtenons, et dans les circonstances particulières où se sera opérée l'expropriation de ce chemin de fer dont une partie n'est encore qu'à l'état embryonnaire, il sera très difficile, en vérité, d'appliquer les règles ordinaires. Par conséquent, le président de ce tribunal a pensé qu'il serait essentiel d'établir une base d'évaluation.

Avant de parler du mode à adopter pour arriver à fixer cette base, je dirai que les expressions dont je me suis servi jusqu'à présent s'appliquent pour ainsi dire également aux trente premiers milles de la ligne de Montmorency à Charlevoix. Cette ligne aussi a une certaine valeur, à l'heure qu'il est, mais elle sera peut-être beaucoup plus considérable quand on aura achevé de construire le Québec-Saguenay qui le relie à Nairn-Falls; elle pourra augmenter à cause de la possibilité de prolonger cette ligne jusqu'à la baie Sainte-Catherine, qui est, paraît-il, un port d'hiver.

M. TURRIFF: Non pas.

L'hon. M. MEIGHEN: On le dit, mais je ne l'affirme pas; je n'en sais pas aussi long que l'honorable député d'Assiniboïa, à ce sujet, pour aller jusqu'à l'affirmer.

M. TURRIFF: J'ai vécu jusqu'à l'âge d'homme dans le voisinage du fleuve Saint-Laurent, à 100 milles à l'est de cette localité. On ne pouvait voir d'une rive à l'autre du fleuve, et il y avait là non pas un port d'hiver, mais une couche épaisse de glace, tout l'hiver.

L'hon. M. MEIGHEN: Il y a peut-être longtemps que mon honorable ami n'y est pas retourné.

M. TURRIFF: Oui, il y a environ quarante ans.

L'hon. M. MEIGHEN: Les conditions peuvent avoir changé.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Ne voudrait-il pas mieux nous assurer si elles ont changé?

L'hon. M. MEIGHEN: Il faudra nous en assurer avant de construire la voie, mais

nous ne parlons pas encore de la construire. Ce que vient de dire l'honorable député ne peut que m'aider à établir ce que j'étais en train de démontrer, c'est-à-dire la grande divergence d'opinion que provoquent toujours les nouveaux projets. La cour d'échiquier n'aurait pas réellement sur quoi baser l'estimation d'une valeur comme celle-là en perspective.

M. TURRIFF: Vous pourriez vous en rapporter au juge.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est ce que nous faisons et demandons à la Chambre de faire. De son côté, le juge demande au Parlement de fixer une base, et en présentant cette requête nous prouvons que nous voulons nous en rapporter à son jugement.

M. SINCLAIR: Comment arrivez-vous à ce chiffre?

L'hon. M. MEIGHEN: Je vais l'expliquer. En vue de déterminer le chiffre qui servirait de base nous nous sommes dit: C'est une compagnie particulière qui a construit la ligne et elle l'a construite en prévision d'un profit, en prévision du plus grand profit possible. Par conséquent, il est clair que, même dans des circonstances ordinaires, le coût véritable de la ligne, pas nécessairement sa dette hypothécaire, mais la somme d'argent qui a été vraiment dépensée pour la ligne, constituera, aux yeux du juge, un point important à considérer. Cependant, il paraissait aussi que cette partie-ci de la ligne était construite depuis quelque temps et avait subi une certaine dépréciation, et les rapports de nos fonctionnaires nous avaient appris qu'il s'était produit des dégradations et autres détériorations de ce genre. Par conséquent, il était essentiel de retrancher la dépréciation. Je crois juste de retrancher aussi les subventions. De cette façon, la valeur ce sera le montant d'argent vraiment dépensé et qui est maintenant englouti dans l'entreprise, moins cette dépréciation et moins les subventions.

M. NESBITT: La dépréciation par l'usage pendant le temps que la ligne est restée inexploitée.

L'hon. M. MEIGHEN: La dépréciation, mais pas par l'usage, car la voie n'a pas été exploitée. Quant à la composition du montant fixé, je me bornerai à dire que c'est là le montant pour lequel la compagnie offre de vendre la ligne, et que, n'ayant pas de preuve et ne voulant pas prendre sur nous de dire que ce montant ait été dépensé pour la ligne et qu'il n'y a pas eu assez de dépréciation pour qu'on le réduise maintenant, nous soumettons ces points à la décision de la cour d'échiquier. Mais nous fixons une limite, car nous ne voulons pas que le montant excède celui pour lequel la compagnie est prête à en disposer. Je pense que cela répond à toutes les questions que l'on a faites.

L'hon. M. PUGSLEY: Ayant examiné la proposition d'amendement que le ministre intérimaire des Chemins de fer a dit qu'il présenterait, je désirerais savoir si elle s'applique aux trois chemins ou seulement aux deux premiers?

L'hon. M. REID: Aux trois.

Je vais faire lecture de la proposition d'amendement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je l'ai lue.

L'hon. M. PUGSLEY: Elle me paraît fort singulière. (Lisant):

> Ladite valeur devant être le coût véritable desdits chemins de fer, moins la dépréciation, mais ne devant excéder $4,465,000, abstraction faite de la dette hypothécaire qui existe et que le Gouvernement doit assumer, mais seulement jusqu'à concurrence de $2,500,000 en tout.

C'est-à-dire que la valeur des trois chemins devra être fixée par la cour d'échiquier, mais ne devra pas excéder $6,965,000. Cela s'applique-t-il aux trois lignes?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY, Appartiennent-ils tous à la même compagnie?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. PUGSLEY: Il semble que ce soient des sociétés distinctes.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas être entraîné dans une discussion sur les titres, car ils sont très compliqués; mais je crois savoir que la majorité des actions appartiennent à la même compagnie, et nous voulons arriver, par là, à établir la valeur des trois chemins de fer. Les $2,500,000 représentent des obligations à long terme et à intérêt peu élevé, et je crois que nous pourrons acquitter cette dette sans difficulté; elle sera mise au compte de la ligne de Montmorency à Charlevoix; on fera l'évaluation du tout, et la différence de l'actif restant à la compagnie, déduction faite de ces $2,500,000, ne devra pas excéder $4.465,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ai pas d'objection à ce que le Gouvernement fasse l'acquisition de ces chemins re fer, car je ne connais pas assez bien ni ces lignes ni la région où elles passent pour être en état d'exprimer une opinion. Je veux donc qu'il soit bien compris que je ne m'oppose

pas à leur acquisition. Sur ce point, d'ailleurs, le Gouvernement est responsable devant la Chambre. Mais ce qu'on devrait expliquer, c'est le mode que l'on a adopté pour l'acquisition de ces lignes; il diffère essentiellement des dispositions établies par le Parlement en 1915 pour l'acquisition d'embranchements tributaires de l'Intercolonial; elles statuaient que pas un seul ne fût acquis sans que le ministre eût jugé qu'il serait plus commodément et plus utilement exploité comme partie du réseau des chemins de fer de l'Etat ou qu'il serait nécessaire ou désirable pour rendre plus efficace l'exploitation de ce réseau." Le Gouvernement ne pouvait donc pas s'emparer d'un seul de ces embranchements sans que le ministre eût trouvé que cette partie de chemin de fer répondrait à l'une ou à l'autre de ces conditions; mais dans le cas actuel on demande au Parlement d'autoriser expressément le ministre à acquérir ces trois chemins de fer sans l'approbation de l'exécutif.

Il existe une autre distinction importante. D'après la loi de 1915 l'achat doit faire l'objet d'une transaction entre le Gouvernement et la compagnie de chemin de fer, tandis que dans le cas actuel le Gouvernement semble renoncer tout à fait à déterminer le prix qu'il va payer à ces compagnies, car il est dit que le Gouvernement paiera le montant que le juge de la cour d'échiquier aura jugé convenable. Et cet amendement lie absolument les mains au juge de la cour d'échiquier en établissant que celui-ci sera tenu d'allouer l'équivalent du coût véritable des chemins de fer, déduction faite de la dépréciation.

L'hon. M. REID: Pas le coût véritable.

L'hon. M. PUGSLEY: Oui, c'est ce qui est dit.

L'hon. M. REID: C'est un montant maximum qui est fixé.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais ne devant pas excéder tel chiffre. On ne laisse ni à la discrétion du juge de la cour d'échiquier ni à la discrétion du Gouvernement d'acquérir les lignes au prix que le Gouvernement devrait raisonnablement payer. Ce point constitue une différence par rapport à loi de 1915, qui laisse exclusivement à l'exécutif le soin de fixer le prix. On sait qu'il y a plusieurs chemins de fer—il y en a au Nouveau-Brunswick dont les propriétaires seraient enchantés d'obtenir la moitié du prix véritable que ces voies ferrées ont coûté. Il est parfaitement compris que le Gouvernement n'avait pas l'intention de payer ces lignes ce qu'elles avaient coûté, mais qu'il devait insister à les obtenir à un prix estimatif assez peu élevé pour permettre à courte échéance la réalisation d'un profit, si faible qu'il fût. Pour une raison quelconque, le Gouvernement s'écarte de la loi de 1915 et décrète que la cour d'échiquier sera tenue d'accorder une somme égale au coût réel de la construction, non compris les obligations, pourvu que ce coût ne dépasse pas $4,466,000; le juge sera tenu d'accorder cette somme, même si l'on a dépensé pour la construction deux fois plus que ce qu'on aurait dû nécessairement et raisonnablement dépenser, même si la ligne est dans un état de détérioration telle qu'il faudra dépenser des sommes considérables pour la remettre en état d'exploitation.

Le Gouvernement devrait expliquer pourquoi il s'écarte ainsi des dispositions de la loi de 1915. S'il est décidé à laisser cette question à la cour d'échiquier, il devrait au moins stipuler que la somme accordée ne devra pas dépasser le coût raisonnable et nécessaire de la construction. C'est cette formule que le Parlement a adoptée à l'égard des subventions. Vous n'ignorez pas, monsieur l'Orateur, que lorsque la construction d'un chemin de fer dépasse $15,000 par mille, le Gouvernement est autorisé à accorder une subvention de $6,400 par mille. Cette subvention n'est pas basée sur le coût réel, mais sur le coût raisonnable et nécessaire de la construction. Si les propriétaires de ces voies ferrées désirent les vendre transférer au Gouvernement la charge de les parachever et de les exploiter, ils devraient être satisfaits d'accepter la somme que le juge de la cour d'échiquier considérera représenter le coût raisonnable et nécessaire de la construction. Il me semble que ce serait une proposition très raisonnable et c'est pourquoi je dis que le Gouvernement, au lieu de nous soumettre un projet de loi distinct, concernant ces chemins de fer, avec des dispositions différentes de celles de la loi de 1915 concernant les embranchements de l'Intercolonial, aurait dû modifier cette dernière de manière à pouvoir l'appliquer également aux embranchements du Transcontinental. C'eût été le moyen le plus simple.

Puisque j'en suis sur cette question, je me permettrai de faire observer à l'honorable ministre des Chemins de fer que la population de la province que j'habite sera grandement désappointée d'apprendre que le Gouvernement, avant d'appliquer la loi

de 1915 concernant l'acquisition des embranchements de l'Intercolonial, se dispose à acheter deux autres lignes dont il n'était pas question à cette époque et à l'égard desquelles aucune disposition n'avait encore été prise. J'aimerais à voir le ministre de la Marine et des Pêcheries à son siège. Il doit s'intéresser autant que moi à cette question qui touche de près ses électeurs.

En 1911, avant les élections générales, l'honorable député de King-et-Albert (M. Fowler) a lancé un suprême appel à l'honorable premier ministre qui était alors chef de l'opposition et se trouvait à ce moment à Charlottetown. Il lui demandait dans les termes les plus suppliants de l'informer de ses intentions concernant les embranchements de l'Intercolonial. Mon très honorable ami répondit que la politique du parti conservateur était de faire acquérir par l'Etat tous les embranchements de l'Intercolonial qui pouvaient être exploités avec avantage, dans l'intérêt du réseau. Nous avons dans le Nouveau-Brunswick un grand nombre de ces embranchements et les électeurs des différents comtés intéressés apprirent avec plaisir cette déclaration du chef de l'opposition. Les journaux conservateurs la répandirent dans toutes les parties de la province et il n'y a aucun doute qu'elle a causé une impression favorable sur les électeurs. Il est facile de s'imaginer que cette promesse a beaucoup contribué à engager les électeurs de King-et-Albert et des autres comtés intéressés, à voter en faveur des candidats conservateurs. Il y a une ligne d'environ 30 milles, entre Hampton et St. Martins. Il y en a une dans le comté de York, connue sous le nom de chemin de fer York-Carleton. Il y en a une dans le comté de King, appelée le chemin de fer de Harvey à Salisbury. Il y a aussi le chemin de fer de Moncton à Bouctouche et un autre, de Kent-Junction à Richibouctou, appelée le chemin de fer du Nord.

L'hon. M. REID: Ce sont des lignes bien connues de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a la ligne de Bathurst à Tracadie, dans le comté de Gloucester; il y en a d'autres dans la Nouvelle-Ecosse et dans la province de Québec. Les intéressés attendent depuis des années que le Gouvernement fasse l'acquisition de ces embranchements.

Le parti conservateur agit à l'égard de ses promesses anté-électorales comme le Kaiser à l'égard du traité qui garantissait la neutralité de la Belgique.

[L'hon. M. Pugsley.]

Je regrette que l'honorable député de King et Albert et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne soient pas à leurs sièges, car cette question intéresse fortement leurs circonscriptions. Les électeurs de cette partie du pays ne manqueront pas de dire que le parti conservateur devrait faire honneur à ses anciennes promesses, avant de conclure de nouveaux arrangements. L'acquisition de tous les embranchements que je viens de mentionner coûterait beaucoup moins cher que l'achat des trois lignes mentionnées dans le bill que nous étudions en ce moment.

Avant de terminer, je tiens à dire un mot de l'étrange déclaration faite ce soir par l'honorable solliciteur général. Il a déclaré que cet amendement a été demandé par le juge de la cour d'échiquier. Comment se fait-il que le juge de la cour d'échiquier ait fait une pareille demande avant l'adoption du bill, avant qu'aucune procédure ait été intentée devant la cour d'échiquier, avant même qu'il soit question de saisir la cour d'échiquier de cette affaire? Comment se fait-il que la demande ait été faite par le juge de la cour d'échiquier et que le Gouvernement n'agisse pas de sa propre initiative. L'honorable solliciteur général aura peut-être l'obligeance de nous éclairer sur ce point.

L'hon. M. MEIGHEN: Il serait préférable de former la Chambre en comité, vu que j'ai déjà pris la parole.

L'hon. M. PUGSLEY: Je n'ose pas demander à mon honorable ami d'enfreindre le règlement. Il y a quelques jours, le ministre de la Justice déclarait qu'il serait absolument impossible de convertir la commission royale présidée par les juges Meredith et Duff en un tribunal autorisé à faire des enquêtes et à déléguer des commissions d'enquête à l'étranger. Presque au même moment, la Chambre adoptait, ou avait sur l'ordre du jour, un projet de loi pour autoriser la cour d'échiquier, avant d'être saisie d'une demande d'expropriation, de faire une enquête sur la valeur d'une propriété que le Gouvernement pourrait désirer acheter ou vendre. Personne dans le temps ne soupçonnait dans quel but ce projet de loi était déposé. Nous constatons maintenant qu'il a été déposé et adopté expressément pour faire établir la valeur des chemins de fer auxquels se rapporte la proposition que nous étudions actuellement. Je n'ai aucun doute que le ministre de la Justice a fait adopter ce bill en prévision du projet actuel. Après l'adoption du bill, le juge de la cour d'échiquier en a probablement été informé et c'est ainsi que j'ex-

pliquerai la déclaration faite ce soir par l'honorable auditeur général.

L'hon. M. REID: Ce n'est pas cela du tout.

L'hon. M. PUGSLEY: Je ne m'explique pas autrement cette intervention du juge de la cour d'échiquier, avant qu'aucune procédure ait été intentée. Il n'y a aucune demande d'expropriation devant ce tribunal. Il n'y a pas une pièce de procédure, pas un document, pas un avis, devant ce tribunal, pour autoriser le juge à intervenir ainsi auprès du Gouvernement. La seule explication que je trouve, c'est que le premier bill voté par le Parlement à la demande du ministre de la Justice a été porté à la connaissance du juge et qu'on lui a fait savoir que l'intention était d'appliquer la nouvelle loi aux trois chemins de fer en question. Dans ces circonstances, je comprendrais que le juge ait demandé l'amendement. Autrement, je n'y comprends rien.

L'hon. T. CHASE CASGRAIN (directeur général des Postes): Vu que deux de ces chemins de fer traversent une partie du pays que je connais bien, je crois devoir donner quelques explications à la Chambre. Quant à la ligne entre Saint-Jean-des-Chaillons, sur le Saint-Laurent, et Lyster, sur la voie du Grand-Tronc et plus au nord, jusqu'à son raccordement avec l'Intercolonial, je ne la connais pas aussi bien. Elle traverse de Lotbinière et une partie du comté de Mégantic. Cette région est bien boisée et je n'ai aucun doute que si la ligne est bien administrée et économiquement exploitée, elle sera un excellent tributaire pour l'Intercolonial.

Je connais beaucoup mieux la partie du pays desservie par les deux autres chemins de fer. L'ancienne ligne de Québec à Montmorency va de Québec à Saint-Joachim, en passant par le comté de Québec et le comté de Montmorency que j'ai déjà eu l'honneur de représenter.

Ce chemin de fer traverse des paroisses prospères et également peuplées dans la partie du pays connue sous le nom de la côte de Beaupré. Les villages s'y succèdent presque sans interruption depuis la gare de Québec jusqu'à Saint-Joachim.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce le chemin de fer électrique qui se rend aux chutes Montmorency?

L'hon. M. CASGRAIN: Oui; il traverse d'abord la paroisse de Beauport, qui est une paroisse très prospère du comté de Québec.

M. TURRIFF: Qui exploite le chemin de fer dans le moment?

L'hon. M. CASGRAIN: La compagnie de chemin de fer d'éclairage, de chauffage et de force motrice de Québec, qui est aussi propriétaire des tramways de la ville de Québec et qui, si je ne me trompe, détient les actions d'une autre compagnie, celle du chemin de fer de Lotbinière à Mégantic. Il traverse ensuite la paroisse de Saint-Grégoire, en aval des chutes Montmorency; il a aussi une ligne sur les hauteurs de Beauport, à trois ou quatre milles de Québec, jusqu'à l'hôtel Kent aux chutes. La ligne d'en bas, en laissant Saint-Grégoire, passe par la paroisse populeuse de l'Ange-Gardien et par la grande paroisse de Château-Richer, et se rend de là à la ville de Saint-Anne de Beaupré où, nos collègues le savent, se trouve un sanctuaire célèbre que des milliers de pèlerins visitent chaque année, surtout pendant l'été.

Le chemin de fer traverse ensuite la paroisse de Saint-Joachim, que est le terminus de l'ancien chemin de fer de Québec à Montmorency. De cet endroit, il se rend à la petite rivière Saint-François, en traversant un pays où la population est dispersée et où la construction des voies ferrées est des plus difficiles à cause de ses montagnes; mais en arrivant à la paroisse de Petite-Rivière-Saint-François, il y a deux paroisses nombreuses au sommet de la colline Saint-Tite, qui se trouve à un mille et demi de la rivière, et Saint-Féréol, à trois milles de distance de Saint-Tite. Ces paroisses réunies doivent renfermer une population de trois milles habitants. Il y a beaucoup de forêts, et si le chemin de fer traverse cette région, il aura certainement beaucoup de marchandises, ainsi que des voyageurs à transporter. De la paroisse de Petite-Rivière-Saint-François, nous nous rendons à la grosse paroisse de Baie-Saint-Paul qui, avec la paroisse de Saint-Urbain, renferme de 2,500 à 3,000 âmes. De là, en côtoyant le Saint-Laurent, nous arrivons aux Eboulements et à Saint-Irénée, célèbre station balnéaire, puis à la Malbaie. Celle-ci est connue depuis des années comme une ville d'eau renommée, et sa réputation s'accroît d'année en année. Je n'ai aucun doute que, si un chemin de fer s'y rendait, il aurait beaucoup de bois de charpente et de bois de sciage à transporter tout le long de sa ligne, tandis qu'à Baie-Saint-Paul, ainsi qu'à la Malbaie, s'élèveraient divers établissements industriels.

M. NESBITT: Quelle sorte de bois?

L'hon. M. CASGRAIN: Du bois à pâte dont il y a de grandes quantités. Ce pays n'a jamais été desservi par un chemin de fer. Une route par terre et par eau a été établie il y a quelques années pour se rendre à la Malbaie. L'Etat a construit à grands frais un embranchement de l'Intercolonial de Saint-Pacôme à Rivière-Ouelle où l'on entretient des communications avec la Malbaie pendant six mois de l'année. Mais pendant les six autres mois, les communications sont fréquemment interrompues par la glace, le vent et les tempêtes de neige sur le Saint-Laurent. Ainsi, cette population est presque entièrement privée de communications avec la ville de Québec, si ce n'est par la diligence.

Il me semble que nous pouvons tirer parti de ce que nous a appris la construction du chemin de fer du lac Saint-Jean. Le climat, le sol et l'aspect général du pays que cette voie ferrée traversera peuvent se comparer au climat, au sol et à l'aspect du pays que dessert le chemin de fer du lac Saint-Jean Avant la construction de ce dernier chemin de fer, il n'y avait que dix mille habitants dans cette région, il y en a près de 100,000, aujourd'hui, et lorsque je me suis rendu là-bas, l'été dernier, j'ai été surpris des renseignements qu'on m'a fournis sur les exportations de cette région—céréales, viandes, bêtes à cornes, et toutes sortes de produits agricoles. C'est maintenant un pays riche et la députation s'étonnera de trouver une région si prospère dans cette partie de la province. Rien n'empêche que les mêmes progrès s'accomplissent dans la région que desservira le chemin de fer dont nous nous proposons de faire l'acquisition, si ce projet de loi est adopté. Beaucoup d'argent a été dépensé dans la construction de la voie ferrée de Saint-Joachim à la Malbaie, et les travaux de terrassement ont été faits sur une grande partie de la ligne, qui a été un jour prête à recevoir les rails. De grosses sommes d'argent ont été consacrées à cette entreprise. Si l'on tient compte que cette partie du pays a toujours été privée de communications par chemin de fer, pourquoi n'en viendrions-nous pas à la conclusion qu'il est temps que les habitants de la rive nord du Saint-Laurent reçoivent la même aide que d'autres parties du pays ont reçues.

Il y a eu un doute au sujet de l'amendement que le ministre des Chemins de fer a proposé. Il me semble qu'il sera temps d'examiner la portée de cet amendement lorsque le bill sera discuté en comité général. Naturellement, je ne trouve pas à redire aux remarques instructives des membres de l'opposition, surtout à celles du représentant de Saint-Jean (M. Pugsley). Cependant, si je ne me trompe, cet amendement a été suggéré par une cause de ce genre qui a été soumise à la cour d'échiquier, et l'on a cru nécessaire d'insérer ces mots dans le projet de loi, afin d'aplanir les difficultés rencontrées dans cette cause. Je ne me souviens pas en ce moment du nom de cette cause. La somme à payer sera celle que fixera la cour d'échiquier après une enquête approfondie. C'est là la garantie que le Gouvernement donne au public qu'un prix de fantaisie ne sera pas payé pour ce chemin de fer, mais seulement la valeur réelle qu'il représente pour le pays. Le projet de loi devrait être soumis au comité. Nous pourrions alors discuter plus à fond et à l'aide de plus de renseignements la rédaction de l'amendement proposé.

M. ROBB: Je désire signaler un aspect du projet qui me frappe; c'est que le Gouvernement semble n'avoir pas confiance en sa propre gestion. Ce soir, le ministre des Chemins de fer a demandé et a obtenu un crédit de $150,000 pour les dépenses d'une commission d'enquête sur la situation des chemins de fer, et le ministre des Finances a adressé un appel très pressant et a donné à la Chambre l'idée que le Gouvernement songeait à mettre l'Etat en possession de toutes les voies ferrées du Canada. A peine ce crédit de $150,000 destiné aux fins d'une enquête sur la situation des chemins de fer du pays était-il ouvert que le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a demandé d'adopter un bill tendant à l'acquisition de trois voies ferrées. Est-ce parce qu'il n'avait pas confiance en la commission qui doit être nommée? Il me semble que la manière logique et pratique de s'y prendre serait d'attendre le rapport de la commission, afin que nous soyons complètement renseignés sur les chemins de fer qu'il s'agit d'acquérir, sur leur productivité, sur le pays qu'ils traverseront, et le reste, et que nous soyons en mesure de décider s'il serait avantageux pour le Canada d'en prendre possession et de les raccorder aux réseaux des voies ferrées de l'Etat. Je soumets cette proposition à l'examen du ministre intérimaire.

L'hon. M. CASGRAIN: Je désire corriger des renseignements que j'ai donnés tantôt relativement à la Baie-Saint-Paul. J'ai dit que la population totale était d'environ 3,000 habitants. On m'apprend que la ville et la paroisse de Baie-Saint-Paul renferme maintenant plus de 5,000.

L'hon. M. OLIVER: Il y a deux jours que le débat porte sur la situation des voies ferrées du Canada. La question des deux chemins de fer transcontinentaux nous a été soumise. Nous avons appris que les ressources du Canada sont mises à sec par la tentative de parachever ses entreprises et par la crise financière qui sévit au pays. Chaque fois qu'on a fait ressortir le caractère peu satisfaisant de son projet relativement à ces chemins de fer, le ministère a répondu que le pays ne pouvait pas donner plus, que ses ressources financières étaient mises à sec pour subvenir aux besoins de ces grandes entreprises dont dépendent le crédit national et l'avenir du Canada.

Ainsi que le disait tantôt le représentant de Huntingdon, à peine ces projets étaient-ils approuvés que le ministre intérimaire des Chemins de fer nous soumettait une proposition qui tendrait à démontrer que le Canada a de l'argent à jeter par les fenêtres, qu'il ne manque pas de fonds pour les entreprises de chemin de fer. On soumet aujourd'hui au Parlement un projet tel qu'il n'en a pas été soumis dans l'histoire de ce pays. Rien d'approchant ne lui a jamais été soumis et le pays n'a jamais été dans la situation où il se trouve maintenant et aussi peu en état de se lancer dans un projet comme celui-là. Nous n'avons pas d'argent pour rétablir les affaires du Grand-Tronc et du Nord-Canadien de manière à permettre le transport de la marchandise; mais nous avons $4,500,000 que nous pouvons payer comptant; nous prendrons $2,500,000 d'obligations et nous serons prêts à débourser de $1,000,000 à 5,000,000, argent comptant, pour un chemin de fer de 135 milles. C'est déjà beaucoup entreprendre, mais lorsque nous nous rappelons que, des 135 milles de voie ferrée qu'il s'agit d'acquérir, 30 milles sont achevés depuis je ne sais combien de temps, sont exploités, servent aux fins de leur construction, ne se raccordent pas à l'autre chemin de fer auquel il est lié, n'ont aucun titre aux faveurs de l'Etat, force nous est d'en venir à la conclusion qu'il n'y a pas de raison au monde pour que le pays prenne possession de ce chemin de fer, si ce n'est que, à l'heure qu'il est, ses recettes ne suffisent pas à payer l'intérêt sur ses obligations, et que ses propriétaires sont d'avis qu'il est à désirer que le pays se charge de combler le déficit et de solder l'intérêt.

On en peut dire autant d'une partie sinon de la totalité de la ligne du chemin de fer de Québec à Montmorency qui est en exploitation depuis nombre d'années, mais dont la recette, si elle excède le chiffre des frais d'exploitation, ne suffit pas au paiement de l'intérêt des obligations. Ce chemin de fer n'a aucun titre aux faveurs de l'Etat, les propriétaires n'ayant d'autre objet en vue que de faire payer par le Gouvernement les dettes qu'ils sont incapables d'acquitter eux-mêmes.

Monsieur l'Orateur, il n'a jamais été question au Parlement de l'acquisition de chemins de fer tels que celui de Lotbinière et celui de Québec à Montmorency. Entièrement construites, ces lignes sont en exploitation et n'engagent en aucune façon la responsabilité de l'Etat. En ces temps où l'on a plus que jamais besoin d'argent pour des objets plus utiles et plus pressants, on nous invite à autoriser le paiement de millions dans le seul but de permettre aux propriétaires de ces deux voies ferrées d'encaisser l'intérêt qu'ils ne touchent pas à l'heure actuelle. C'est nous demander de prendre l'engagement de terminer la construction de 62 milles de la voie du chemin de fer de Québec au Saguenay. La construction de cette ligne est en partie terminée; on a fait, paraît-il, 85 p. 100 du dressement de la plateforme de la voie. En soldant le coût des travaux faits, nous nous engageons à terminer l'entreprise, quoi qu'il en doive coûter.

Au dire du ministre intérimaire des Chemins de fer, les propriétaires ont fait exécuter 85 p. 100 des travaux, et il suffira d'un million pour terminer les travaux des quelque 60 milles qui restent à construire; mais on m'assure que c'est plutôt $2,000,000 ou $3,000,000 qu'il faudra dépenser pour terminer la construction du chemin de fer. Le ministre des Postes s'est chargé, lui, de faire valoir les revendications des gens que desservent ces deux lignes; il en a dit le nombre, et je suppose qu'il a dû faire l'exposé des faits qui militent le plus en leur faveur.

Pas n'est besoin de discuter la situation des chemins de fer en ce qui concerne cette partie-là du pays. Que les gens y veuillent avoir des voies ferrées, qu'ils en aient besoin, c'est incontestable; et il est non moins certain que l'établissement de telles voies de communication leur serait éminemment utile. Mais en notre vaste pays les endroits pullulent où un nombre égal de personnes ont, tout autant que celles-ci, besoin de voies ferrées dont l'établissement ne coû-

terait rien à côté du prix que l'on donnera des lignes dont il s'agit ici.

N'oublions pas, non plus, que les personnes qui bénéficieront de ces deux lignes ont l'avantage de jouir du service fluvial sur tout le parcours des deux chemins de fer. Autrement dit, ces gens ne sont pas du tout dans la même situation que la population que dessert le chemin de fer de Saint-Jean. A venir jusqu'à la construction de ce dernier, cette population était complètement dépourvue de moyens de communication, tandis que les habitants des bords du Saint-Laurent peuvent se prévaloir du service des navires dans tout le cours de l'été. Si leur situation est désavantageuse en hiver, elle est loin, tout bien considéré, de l'être autant que celle des habitants d'une île qui n'ont pas l'avantage de bénéficier de la navigation fluviale.

Ce chemin de fer, en supposant qu'on en doive terminer la construction, le ministre des Postes ne nous a pas dit quel en sera le trafic. Il sera peut-être considérable, mais la recette des deux chemins de fer visés par le présent projet de loi ne suffisant pas à payer l'intérêt du coût de la construction, cela prouve suffisamment qu'il en serait de même du prolongement de l'un d'eux et que le résultat serait encore moins satisfaisant, puisque les frais de construction seraient plus considérables et qu'il y aurait une moindre recette pour en solder l'intérêt.

A son titre de gardien de la caisse publique—il ne se trouve personne pour prétendre qu'en temps ordinaire il ne sait pas s'acquitter de sa tâche—le ministre des Finances devrait s'expliquer sur ce projet. Il a déjà annoncé que le Gouvernement ne devait venir en aide qu'aux deux grandes lignes transcontinentales dont le succès est d'importance vitale pour chacun des habitants du Canada; il nous a dit aussi qu'il avait réussi à réduire aux chiffres soumis à la Chambre les sommes que l'Etat prêtera aux deux compagnies, et cependant, il consent à ce qu'on saisisse le Parlement d'un projet tendant—cela saute aux yeux —au paiement d'une autre somme plus considérable que celle qui sera prêtée au Transcontinental, et s'élevant à plus de la moitié du prêt qu'il veut faire au Nord-Canadien.

Où est mon honorable collègue de Calgary? Sans contredit, nous devrions l'entendre en cette circonstance. S'il est indubitablement injuste pour le trésor et le pays de faire ces prêts projetés au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien, de faire servir de grandes entreprises nationales à de grandes fins nationales, il doit être encore beaucoup plus injuste de dépenser cette grande somme d'argent pour soulager certains messieurs, très respectables je veux bien le croire, très actifs et contre qui il n'y a rien à redire.

Pourquoi seraient-ils libérés de leurs responsabilités plus que tout autre? Pourquoi ces messieurs seraient-ils préférés aux autres qui ont fait des entreprises malheureuses dans le pays, ou se sont trouvés dans des mauvais jours? Le ministre des Finances et le député de Calgary, de même que les membres de la droite qui ont tant insisté à protéger le trésor et les droits et les intérêts du pays, depuis quelques jours, devraient s'expliquer à fond sur ce sujet unique, j'oserais le dire, dans l'histoire du pays.

M. TURRIFF: Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et Canaux a suggéré de discuter cette affaire durant une heure. Nous l'avons fait durant deux heures presque, et il est onze heures et demie. Nous avons eu quelques renseignements, et nous avons devant nous quelques documents que nous n'avons pu étudier. Je désirerais examiner la carte pour connaître l'horaire des lignes. Je considère que nous avons fait toute la besogne possible ce soir et qu'il serait préférable de lever la séance.

L'hon. M. ROGERS: Il est encore tôt, et nous savons que cette loi a été devant la Chambre depuis assez longtemps. Les membres de la gauche le savent et l'itinéraire leur est bien connu. Mes honorables amis ont tous les renseignements qu'ils peuvent raisonnablement exiger pour permettre au bill de passer à l'étude du comité, où nous pourrions l'étudier en détail.

M. TURRIFF: Nous pouvons le discuter encore trois heures si mon honorable collègue le désire.

M. NESBITT: Le ministre dit qu'il nous a été soumis et que nous avons eu tous les renseignements voulus. Le ministre des Chemins de fer nous a donné des informations que nous pourrons trouver au hansard et que nous pourrons comprendre plus facilement qu'en écoutant ses observations. Nous ferions mieux de lever la séance, afin de discuter l'affaire plus intelligemment demain.

L'hon. M. MEIGHEN: Ne vaudrait-il pas mieux se former en comité où les renseignements pourraient être fournis d'une façon plus acceptable.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je suis prêt à accepter la 2e lecture du projet

de loi, tout en ne me prononçant pas définitivement—je désire réserver ma décision. Je désire faire observer à mon honorable ami de la droite que les renseignements sont bien vagues. D'abord, ce n'est pas traiter la Chambre avec justice de soumettre à l'étude de la Chambre une affaire de cette importance, alors que nous espérons avoir la prorogation bienvenue dans deux ou trois jours. Il y a plusieurs jours qu'on aurait dû nous soumettre la question. Quand la 2e lecture a été proposée à huit heures ce soir, la correspondance fort volumineuse qui s'y rapporte a été déposée.

L'hon. M. REID: Elle l'a été à deux heures.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Personne n'a pu la voir avant huit heures. ce soir.

L'hon. M. REID: Je l'ai déposée sur le bureau de la Chambre à deux heures.

L'hon. M. PUGSLEY: Le greffier l'a prise et personne de la droite n'en a eu connaissance avant huit heures.

L'hon. M. REID: J'ai expliqué que je l'ai déposée à l'ouverture de la séance à deux heures.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Mon honorable collègue appelle-t-il cela une explication?

L'hon. M. REID: Non, je ne dis pas cela.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Très bien, alors, n'en parlez pas. J'ai ici le rapport de quelques ingénieurs; mais je ne vois pas un mot de la correspondance échangée entre la compagnie et le cabinet. Nous devrions avoir cette correspondance, afin de nous rendre compte des motifs qui ont induit le ministre à se rendre maître de cette voie.

Le Gouvernement n'a pas dû en arriver à une décision sur un pareil sujet sans obtenir un rapport de la compagnie. Le ministre vient nous dire ensuite qu'il a soumis la chose à ses ingénieurs ou aux fonctionnaires du département et que ces derniers ont émis un avis favorable à l'acquisition de la ligne. Les documents qu'on a déposés gardent un silence absolu sur ces rapports.

Le ministre nous a dit ensuite qu'il restait environ 16 milles de la voie à terminer. Nous n'avons aucuns devis des travaux à faire, pas le moindre devis. Avant que nous nous engagions à construire cette ligne, on devrait nous montrer des devis de la voie, des stations, des rails, et des autres accessoires. De plus, il y a des rivières à traverser—j'ignore combien, mais il y en a —et on ne nous dit pas si l'on a construit des ponts.

Avant de reprendre la discussion, je crois que nous avons le droit de compter sur tous ces renseignements.

L'hon. M. ROGERS: Je ne vois pas comment le très honorable député puisse laisser entendre que nous n'avons pas déposé les renseignements demandés, car il me semble que l'on a déposé beaucoup de documents, tous ceux, je suppose, qui, d'après les fonctionnaires du département, ont quelque importance. On peut, néanmoins, passer la deuxième lecture du bill, et je promets qu'au comité le département va mettre à la disposition du très honorable député tous les renseignements qu'il a. Nous tenons à ce que la Chambre prenne connaissance de tous les détails dont nous avons la possession, parce qu'il n'y a rien à cacher.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Les intentions du ministère sont excellentes, mais il néglige de les mettre en pratique.

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

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Avant de quitter ce sujet, je veux faire remarquer, on me l'a dit et je le crois, qu'on n'a pas fait de travaux sur le chemin de fer de Québec-Saguenay au cours des quatre années passées.

L'hon. M. REID: Depuis 1912, me dit-on.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: On m'informe aussi qu'en conséquence une partie de la ligne a subi beaucoup de dommages; je ne vois rien à ce sujet, on devrait nous renseigner là-dessus.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a, je crois, un relevé établissant ce qu'il en coûterait pour remettre la voie dans le même état qu'auparavant.

L'hon. M. REID: Le rapport de M. Beckwith, l'ingénieur, contient, je crois, beaucoup des renseignements que demande le très honorable député. M. Beckwith, au mois de novembre l'an dernier, a fait un rapport complet là-dessus. Son rapport contient tous les chiffres relativement aux ponts, et aux autres travaux.

L'hon. M. PUGSLEY: Ne serait-il pas bon d'insérer une disposition statuant que le juge de la cour d échiquier aura à déduire du prix de l'ensemble la dépréciation de la voie par le chômage, et le prix des réparations à faire en conséquence.

L'hon. M. MEIGHEN: L'amendement y pourvoit.

L'hon. M. REID: L'amendement dit: "moins la dépréciation."

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre trouve-t-il ce texte suffisant?

L'hon. M. MEIGHEN: C'est l'intention.

M. TURRIFF: Je demanderais au ministre des Chemins de fer de se préparer à nous expliquer demain pourquoi, après avoir reçu le rapport de ses propres ingénieurs et le rapport de leur évaluation, le ministère ne s'occupe pas de la question lui-même sans passer par la cour d'échiquier.

L'hon. M. ROGERS: Allons-nous passer à la discussion des crédits?

M. TURRIFF: Non, ajournons.

L'hon. M. ROGERS: L'heure n'est pas avancée.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: L'heure n'est pas avancée, mais je ne suis pas aussi jeune que mon honorable ami.

DEPOT D'UN RAPPORT.

L'hon. M. ROGERS: Je demande à déposer le rapport de la commission chargée de s'enquérir des causes de l'incendie du palais législatif au mois de février 1916, ainsi qu'une copie des témoignages.

(La séance est levée à onze heures et demie du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mardi, 16 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

DEPOT DE RAPPORT.

Par l'honorable M. Reid: Statistiques des télégraphes pour l'exercice finissant le 30 juin 1915.

ECONOMIE DE LA LUMIERE DU JOUR.

M. MACDONALD: Des citoyens importants de la Nouvelle-Ecosse qui s'intéressent à la question d'économiser la lumière du jour m'ont prié de demander à l'honorable premier ministre si le Gouvernement avait l'intention de faire adopter une loi à ce sujet.

On fait observer que l'Angleterre, le Danemark, la Suèle ont adopté de telles lois. Comme le sait probablement l'honorable premier ministre, la ville d'Halifax et quelques autres municipalités dans la province de Nouvelle-Ecosse ont adopté des règlements pour économiser la lumière du jour.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Le Gouvernement a reçu très peu de demandes à ce sujet, et nous n'avons pas très sérieusement examiné la question. Les autorités locales, dans la plupart des provinces du moins, paraissent posséder le pouvoir de décider cette question elles-mêmes; dans ce cas-là il vaudrait peut-être mieux laisser l'opinion publique libre d'agir dans chaque localité.

M. MACDONALD: La difficulté que prévoient ceux qui s'intéressent à ce mouvement, c'est l'heure de fermeture des institutions publiques appartenant au Gouvernement fédéral, plus particulièrement les chemins de fer qui ne reconnaissent pas l'autorité des municipalités. Il faudrait peut-être édicter une loi fédérale.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne crois pas qu'une loi fédérale soit nécessaire, parce que les bureaux publics, si l'on considère la chose désirable, suivent l'heure fixée par les autorités locales.

Quoi qu'il en soit, j'étudierai avec le plus grand soin la proposition de mon honorable ami d'ici à la prochaine session.

INTERDICTION DE L'EXPORTATION DU PAPIER.

L'hon. M. LEMIEUX: La rumeur veut, ce matin, à Montréal, que le Gouvernement ait l'intention d'interdire par décret l'exportation aux Etats-Unis du papier et de la pâte de bois. Est-ce que cette rumeur est fondée? On m'assure même qu'une députation est venue voir le Gouvernement hier ou ce matin.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Cette affaire n'a pas, que je sache, été mise à l'étude.

NOMINATION D'UN AVOCAT POUR LA COMMISSION DAVIDSON.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: En l'absence, hier, de mon très honorable ami, j'ai demandé si l'on avait l'intention

de donner à la gauche un avocat devant la commission Davidson, à l'occasion des accusation portées l'autre jour par l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria (M. McKenzie).

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je crois que le ministre de la Justice, de même aussi le ministre du Commerce et de l'Industrie, ont annoncé que, si l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria désirait être représenté par un avocat devant la commission Davidson, non seulement nous suggérerions à sir Charles Davidson, mais nous lui recommanderions de laisser paraître devant lui cet avocat. Jusqu'à présent, M. John Thompson, C.R., a été choisi par sir Charles Davidson pour représenter devant cette commission le pays en général. Je crois savoir que M. Thompson a rempli cette fonction avec beaucoup de talent et avec la plus parfaite impartialité. Il peut être bon de faire observer, en outre, que cette fonction, il l'a remplie sans exiger autre chose que ses frais de voyage quand il s'absentait d'Ottawa. Il a considéré sa tâche comme un devoir patriotique à accomplir. On m'apprend qu'après les critiques dont il a été l'objet dans cette Chambre, M. Thompson juge incompatible avec le respect qu'il se doit à lui-même de continuer à remplir ces fonctions. Il sera donc peut-être nécessaire que le Gouvernement décide de le faire remplacer. Quant à faire représenter devant la commission l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria, je répète que, non seulement nous suggérerons à sir Charles Davidson, mais nous lui recommanderons d'autoriser à comparaître devant lui cet avocat.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER Aux mêmes conditions que M. Johnston?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si mon très honorable ami veut parler de rémunération, je dois dire que, pour le moment, nous ne nous engageons à rien. Je crois bon de remettre à plus tard l'examen de cette question, comme on l'a fait dans le cas des accusations de M. Tarte contre sir Hector Langevin. Nulle promesse n'avait alors été faite d'avance de la part du Gouvernement. Dans cette même motion où il demandait une enquête l'honorable député de Cap-Breton-Nord-et-Victoria a pris sur lui de censurer immédiatement l'administration. Il est parfaitement libre de se faire représenter par son avocat devant la commission et d'agir comme il l'entendra. Quant à l'autre question que soulève mon très honorable ami, elle sera examinée plus tard. Peut-être se trouvera-t-il quelqu'un parmi les membres de la gauche qui se chargera de cette tâche aux mêmes conditions que l'a fait M. John Thompson.

PROLONGATION DE LA DUREE DE LA LEGISLATURE.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Mon très honorable ami s'est informé, hier, pendant mon absence, de ce qu'il était advenu de la résolution votée par cette Chambre et par le Sénat relativement à la prolongation de durée de la législature. Je n'ai à cet égard aucun renseignement autre que celui que j'ai donné il y a quelque temps. Cette résolution est partie du bureau de Son Altesse Royale en la manière ordinaire peu après le vote. Dès que j'ai pu mettre la main sur le compte rendu de la séance au cours de laquelle ont eu lieu à ce sujet les débats de l'une et l'autre Chambre, je les ai adressés avec une lettre à sir George Perley, lui disant qu'il y trouverait les motifs pour lesquels cette Chambre et le Sénat avaient cru devoir adopter cette résolution et je l'ai chargé de transmettre la chose au secrétaire des colonies.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Y a-t-il eu d'autre communication?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Rien d'autre qu'un accusé de réception de sir George Perley, et une note où il me dit que les pièces ainsi transmises seront communiquées au secrétaire des colonies.

Si on le désire, je m'informerai, par câblogramme, de la situation actuelle de la question.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: A mon avis, il importe certainement de le faire. Nous tenons à savoir où nous en sommes à cet égard.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'ACQUISITION DES LIGNES DE QUEBEC-SAGUENAY ET DE LOTBINIERE-MEGANTIC.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (n° 101) tendant à autoriser l'acquisition des lignes de chemin de fer de Québec à la Chute-Nairn, et de Lyster à Saint-Jean-des-Chaillons.

M. TURRIFF: En conformité de l'arrangement intervenu hier soir, je désire discuter brièvement une question qui relève plu-

tôt du ministère des Douanes que de celui des Chemins de fer.

L'hon. M. REID: Il a été convenu que la délibération de ce projet de loi une fois terminée, les crédits viendraient en discussion et nous pourrions alors aborder l'étude des autres questions mentionnées.

M. TURRIFF: Si je ne me trompe, ce n'est nullement là l'entente intervenue. Le ministre m'a demandé si j'étais prêt à discuter la question et je répondis que je lui laissais le soin de décider si j'aborderais ce débat, hier soir ou cet après-midi. La discussion de cette question sera assez brève et voilà deux mois que j'attends l'occasion favorable.

L'hon. M. REID: Je voulais poursuivre l'étude de ce projet de loi, hier soir, et j'ai dit que nous en terminerions alors la délibération, et que nous discuterions les crédits aujourd'hui, ajoutant que lorsque les crédits de mon ministère viendraient sur le tapis, nous pourrions discuter cette question se rattachant aux douanes. Il ne m'est jamais venu à la pensée que nous pourrions mêler à la discussion de pareil projet de loi une question quelconque se rattachant au budget; et j'ajoute que ce projet de loi une fois adopté, nous pourrons discuter la question, au moment où un des crédits qui restent viendra sur le tapis.

M. TURRIFF: Il est possible que ce projet de loi ne soit pas adopté. Je ne veux pas que la discussion de l'item en question soit subordonnée à l'adoption de ce projet de loi. Je suis demeuré à mon poste ici, assistant régulièrement aux séances de la Chambre, épiant le moment où le ministre aborderait l'étude de ses crédits, pour amener la question sur le tapis; or, malheureusement, bien que je ne me sois absenté que deux jours au cours de cette session, je n'étais pas ici, lorsque cet item a été adopté. Voilà bien un mois que je demeure à mon poste ici, de jour en jour, attendant que cet article vienne en délibération et je désirerais qu'on l'étudie maintenant.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député comprend, j'espère, qu'il est impossible de mêler l'étude des crédits à la discussion de pareil projet de loi. Quand bien même ce projet de loi ne serait pas adopté, il faut voter les crédits et il reste encore quelques item au cours de l'étude desquels, mon honorable ami aura pleine liberté de discuter la question.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre des Chemins de fer, j'espère, a vu d'un œil favorable la proposition se rattachant au projet de loi en discussion; c'est que le juge de la cour d'échiquier n'autorise que le coût réel, légitime et nécessaire du chemin de fer, moins les frais se rattachant aux réfections de la voie ferrée, qui a été, en grande partie, ruinée par ce qu'elle est demeurée sans utilisation et ces frais, d'après l'estimation de l'ingénieur, seraient de $350,000, et moins les subsides accordés par le gouvernement fédéral. Si l'Etat doit acquérir ces chemins de fer, le juge de la cour d'échiquier trouverait là une base légitime pour la détermination de la somme à autoriser. J'ai exposé, hier même, les raisons qui, à mon sens, autorisent l'adoption d'une initiative identique à celle prescrite par la loi de 1915; mais s'il faut établir, pour la gouverne du juge de la cour d'échiquier, une base de valeur qui doit, dans une certaine mesure, lui lier les mains, il faudrait lui imposer les restrictions que je viens de suggérer.

Ce qui rend la chose encore plus désirable, c'est la correspondance déposée sur le bureau, ce matin même, par le ministre intérimaire des Chemins de fer. Cette correspondance nous révèle une situation assez insolite, puisque la compagnie d'éclairage, de chauffage et d'énergie de Québec offre ici de donner à la compagnie du chemin de fer un titre dégrevé, libre de toute hypothèque et de tout engagement quelconque, moyennant la somme de $2,500,000. Cette offre date du 20 octobre 1915. La même compagnie offre de vendre le chemin de fer de Québec-Saguenay dans son état actuel pour la somme de $3,473,000, dégrevé de toutes charges ou hypothèques, et de vendre le chemin de fer de la rive sud connu sous le nom de chemin de fer de Lotbinière à Mégantic, dégagé de toute dette, pour la somme de $330,000. La totalité de ces sommes sur lesquelles la compagnie a offert de donner un titre dégrevé serait d'environ un million de dollars, moins ce que propose le ministre intérimaire.

L'hon. M. REID: Non, c'est $622,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Donc $622,000 de moins; c'est une très forte somme. Je remarque aussi qu'il y a dans la correspondance une lettre du président de la compagnie, datée du 2 mai, dans laquelle il dit qu'une erreur a été commise. Il semble extraordinaire que lorsque les compagnies faisaient une offre formelle au Gouvernement pour la vente de ces lignes, elles aient demandé environ $620,000 de moins qu'elles ont découvert par la suite qu'elles auraient dû demander. Mon honorable ami le ministre des Chemins de fer admettra que cette seule circonstance

exige une considération sérieuse, particulièrement quand on propose de lier les mains du juge de la cour d'échiquier et de lui fixer une base sur laquelle le montant sera accordé.

Mon honorable ami le solliciteur général a exposé les raisons pour lesquelles le juge de la cour d'échiquier ne devrait pas simplement fixer la valeur du chemin de fer et il a indiqué les difficultés que rencontrerait le juge s'il devait établir le montant sur une base comme celle-là. Il serait difficile, a-t-il fait remarquer, de fixer la valeur réelle du chemin de fer. Alors le ministre propose que l'on calcule sur la base du prix de revient. S'il doit en être ainsi et si le juge de la cour d'échiquier doit être ainsi limité, il me semble que cela devrait être la base du coût réel, raisonnable et nécessaire parce que de cette façon il pourrait établir approximativement la valeur, tandis que s'il doit être guidé par le coût réel de la ligne on peut voir immédiatement que ce coût peut s'éloigner beaucoup de ce que serait la juste valeur et aussi être très loin de ce que serait la dépense raisonnable et nécessaire.

Au sujet du chemin de fer Québec-Saguenay, il me semble certainement extraordinaire que le coût de cette ligne incomplète, car elle est très loin d'être complète, ait atteint, comme l'indiquent les chiffres du ministre intérimaire des chemins de fer, la somme énorme d'environ $80,000 par mille. Ce coût est très élevé, vraiment, et les chiffres sont quelque peu étranges, car la ligne n'existe pas; le rapport de l'ingénieur dit que la voie est dans un très mauvais état et exigerait une dépense considérable d'argent pour mettre l'entreprise au niveau de ce qu'elle était avant la cessation des travaux en 1911 ou 1912. J'attirerai donc très fortement l'attenion du ministre des Chemins de fer sur ce point et je le fais sans aucun désir d'empêcher ou de retarder l'adoption du bill.

Je ne connais absolument rien du mérite de ces lignes, et comme je l'ai dit hier, je ne désire faire aucune objection à leur achat, mais quant à la méthode qu'emploiera le juge de la cour d'échiquier pour déterminer la somme à payer, j'estime que si le ministre voit une objection à ce que le juge fixe la valeur avec la manière ordinaire qui lui permettrait d'établir la valeur de la ligne sur une base juste et équitable—s'il se rencontre des difficultés pour opérer ainsi, le juge devrait être invité à fixer à quoi devrait s'élever la somme qui, d'après lui, représenterait le coût réel, raisonnable et nécessaire de la ligne en ce qui concerne la partie construite. Si cette méthode est adoptée, le Parlement se conformera simplement au principe établi dans lois relatives aux octrois de subventions augmentées aux chemins de fer, dans lequel cas, la somme supplémentaire ne peut être donnée que sur l'autorisation du ministre en conformité du rapport de son ingénieur en chef disant quel a été le coût réel, raisonnable et nécessaire de la construction de la ligne. On suivrait ainsi le principe qui a été adopté il y a des années et sur lequel se sont toujours basés depuis le Gouvernement et le Parlement.

L'hon. M. REID: Avant de répondre à l'honorable député, je tiens à faire disparaître l'impression qu'il a au sujet du bill que j'ai proposé à la Chambre et qui a été adopté à propos de la cour d'échiquier. L'honorable député a déclaré, hier soir, que ce bill ayant été présenté cette session et même assez tardivement, avait l'apparence d'avoir été présenté parce que le Gouvernement annexait ces chemins de fer. Je vais expliquer pour l'information de l'honorable député le motif qui a fait présenter ce bill pendant cette session.

Le Gouvernement disposait d'une petite propriété du canal du Sault Sainte-Marie. Le prix demandé par le Gouvernement a été considéré plus élevé que les acquéreurs pensaient qu'il valait. Ils consentirent à ce que le différend soit soumis au juge Cassels, de la cour d'échiquier, et j'obtins l'adoption d'un décret du conseil. Le juge Cassels vint me voir et m'exposa que ce n'était pas un cas relevant de la cour d'échiquier, qu'il ne voulait pas agir comme arbitre, mais que si cela tombait sous sa juridiction, il s'en occuperait volontiers et naturellement sans aucune rémunération. Agissant sur sa propositon, après avoir discuté la question avec le ministre de la Justice, j'ai présenté un bill pour étendre la juridiction de la cour d'échiquier de façon à ce qu'elle s'occupât de cas comme ceux de la vente de terres par le Gouvernement.

Le ministre de la Justice a rédigé un bill statuant sur ces différentes questions. Il n'était nullement question de l'achat de ce chemin de fer à cette époque-là.

L'hon. M. PUGSLEY: Les deux mesures sont venues en même temps.

L'hon. M. REID: C'est bien cela. Je suis heureux, toutefois, que la mesure confère cette juridiction à la cour d'échiquier, car nous reposons tous la plus grande confiance en ce tribunal. Depuis que j'occupe un siège au Parlement, je n'ai jamais en-

tendu soulever de critique contre la cour d'échiquier. Relativement à la suggestion de l'honorable député, l'amendement que je propose, à mon avis, prévoit à peu près toutes les conditions qu'il désire insérer et sauvegarde de toute manière les intérêts de l'Etat. Comme l'a déclaré l'honorable solliciteur général, hier soir, après avoir lu le bill, le juge de la cour d'échiquier a sans doute voulu que l'on établît une certaine base pour arriver à une estimation raisonnable; alors sans en avoir parlé à aucun membre du cabinet ni à personne, autant que je le sache, car la question n'a jamais été discutée avec qui que ce soit en ce qui concerne la cour d'échiquier, le magistrat a écrit au ministre de la Justice, pour lui proposer de fixer une base qui soit insérée dans le projet de loi afin que la cour puisse arriver à son évaluation propre. La base dans l'amendement que je suggère est comme suit:

La dite valeur devait être le coût réel desdits chemins de fer moins la dépréciation. . ..

Ceci couvre le point de mon honorable ami.

. . . . mais ne devant pas excéder $4,465,000 à l'exclusion de la dette en obligations en cours que le Gouvernement doit assumer mais qui ne doit pas excéder $2,500,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Est-ce en moins des $4,465,000.

L'hon. M. REID: Oui. Comme je l'ai dit hier soir, nous achetons trois chemins de fer différents: le premier est le Québec-Montmorency-Charlevoix, au prix de $2,500,000. Nous acquérons en même temps les terminus de Québec qui représentent, me dit-on, une très grosse somme que l'on estime entre $1,000,000 et $2,000,000. Ces terminus sont situés dans la ville de Québec et ils constituent un élément important du matériel de l'exploitation de cette voie ferrée. Le chemin de fer est estimé à $2,500,000 et nous assumons les obligations de la compagnie. Dans tous les cas, $4,135,000 est le prix maximum que nous pouvons être appelés à payer pour l'achat du Québec-Saguenay, si la cour d'échiquier en arrive à la conviction que cette somme a réellement été dépensée pour l'établissement de cette ligne.

L'hon. M. GRAHAM: Le Pacifique-Canadien fait-il l'acquisition de quelques-unes de ces têtes de lignes?

L'hon. M. REID: Pas du tout.

[L'hon. M. Reid.]

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce que la compagnie du Pacifique n'en a pas acquis quelques-unes?

L'hon. M. REID: Je n'en sais rien. Je pourrais peut-être me renseigner à ce sujet et je communiquerai les renseignements que j'obtiendrai à mon honorable ami. Nous paierons donc une somme de $4,135,000 pour la ligne de Québec au Saguenay et $330,000 pour la ligne de Lotbinière à Mégantic. Mais les propriétaires de la ligne Québec-Saguenay devront établir qu'ils ont réellement dépensé $4,135,000 en argent. Ces messieurs m'ont affirmé que MM. P. S. Ross & fils, de Montréal, ont fait l'examen des livres de la compagnie et que cette vérification établira que la construction de ce chemin de fer a coûté des sommes bien plus considérables que le prix qui sera payé par l'Etat. Si la voie ferrée a subi de la dépréciation par suite d'éboulements causés par des inondations ou pour toutes autres causes, elle devra être remise en l'état où elle était à l'époque de sa construction. En agissant ainsi, le Gouvernement oblige les propriétaires de ces lignes à établir, même dans le cas du Québec-Charlevoix, qu'il ne paie que pour la valeur réelle de ces voies ferrées et non des prix surfaits. Pour ne citer qu'un exemple, relativement à la ligne de Québec à Charlevoix, les propriétaires sont obligés d'établir à la satisfaction de la cour d'échiquier qu'ils ont dépensé une somme de $2,500,000 pour la construction de cette voie ferrée. S'ils établissent ce fait le Gouvernement consentira à assumer leurs obligations.

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement est-il disposé à accepter les obligations de la compagnie au pair?

L'hon. M. REID: Certainement, au pair.

M. TURRIFF: A quel prix sont-elles cotées à l'heure actuelle?

L'hon. M. REID: Je n'en sais rien; mais ce sont des obligations garanties.

M. TURRIFF: Ces valeurs ont monté depuis un mois, grâce à la perspective de la vente du chemin de fer à l'Etat, cependant, je ne vois pas pour quelle raison le Gouvernement irait payer ces valeurs plus cher qu'elles ne valaient il y a trois mois?

L'hon. M. REID: Il arrive assez souvent au Canada que les perspectives dans une affaire fassent monter les actions; il

est possible que la chose se soit produite à propos de la ligne de Québec-Saguenay. L'honorable député sait fort bien qu'à la perspective de modification du tarif, nombre de valeurs sont à la hausse. Il est même fort probable que l'honorable député a lui-même bénéficié de ces fluctuations dans le passé.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est celui qui a le tuyau?

L'hon. M. REID: Quand on présente un bill de cette nature, il faut s'attendre à procurer quelque petit avantage. Telle est la situation en ce qui concerne le chemin de fer Québec-Charlevoix. La compagnie doit établir que le montant par moi mentionné a été véritablement dépensé dans l'intérêt de la ligne Lotbinière-Mégantic, sans quoi le prix sera réduit. Nous avons fixé le montant maximum. La compagnie me dit qu'elle va être en état de démontrer que le montant véritablement dépensé dans l'intérêt du Québec-Saguenay est de plus de $2,500,000 en sus des subventions, au lieu de $4,135,000 en tout. Ce chemin de fer se trouvant dans cette condition, et la population exigeant, le long de cette rive, le service auquel elle a droit, nous en concluons que ce réseau doit être relié au Transcontinental, pour l'avantage de ce dernier. Les chemins de fer que l'on a exploités ont donné des profits considérables, et le Québec-Saguenay en fera autant. Voilà pourquoi nous tenons à l'adoption de ce bill qui va assurer à la population de cette partie-là du Canada le service qu'elle aurait dû avoir depuis des années.

L'hon. M. PUGSLEY: Les compagnies ont-elles dit au ministre pourquoi elles avaient offert, en octobre dernier, pour $620,000, ces lignes libérées de toutes charges, quand, au mois de mai de cette année, elle demande le montant qu'on se propose de leur accorder et qui a dû, sans doute, surprendre l'honorable ministre? Ont-elles dit pourquoi elles avaient demandé un prix aussi considérable?

L'hon. M. REID: Tout ce qu'elles m'ont expliqué quand il s'est agi de l'examen de cette affaire, c'est l'erreur qu'elles avaient faite en omettant d'inclure dans leurs dépenses au sujet de ces lignes environ $1,000,000 de plus.

M. PUGSLEY: Il faut être bien riche pour faire une erreur comme celle-là.

L'hon. M. REID: Cependant, il se commet parfois de ces erreurs. Nous ne voulons pas payer plus que l'équivalent des dépenses faites pour cette ligne, et les compagnies devront établir exactement le montant de ces dépenses.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre se propose-t-il de rembourser les dépenses faites par les promoteurs en leur qualité de fondateurs? Je comprends que ces trois compagnies ont plutôt fait de l'agiotage pendant quelques années et beaucoup dépensé en vue de leur établissement.

L'hon. M. REID: Je l'ai déjà dit, nous nous proposons seulement de rembourser ce qui a été vraiment dépensé pour l'établissement de la ligne, abstraction faite de ce qu'on a pu payer aux promoteurs; ce montant ne comprendra que ce que la ligne a vraiment coûté, et le juge de la cour d'échiquier décidera ce qui en est.

M. SINCLAIR: Pourquoi l'honorable ministre ne suit-il pas la coutume ordinaire qui consiste à obtenir le certificat du gérant général de l'Intercolonial avant de faire l'acquisition d'un embranchement quelconque?

L'hon. M. REID: Ça été la coutume d'obtenir le certificat du gérant général et de ses ingénieurs dans le cas de lignes achevées et en exploitation; mais il s'agit ici d'une ligne non achevée. Si nous demandions au gérant général d'en faire l'estimation, son verdict ne serait peut-être pas aussi satisfaisant que celui d'un estimateur impartial comme le juge de la cour d'échiquier.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas ce qu'aurait fait le gérant général, il aurait représenté au Gouvernement que l'achat d'une certaine voie ferrée eût été conforme à l'intérêt public et à l'intérêt de la ligne mère dont cette ligne fût devenue un embranchement. Je pense bien que le gérant général n'agirait pas ainsi au sujet des lignes en question, et il aurait raison. Je ne perdrai pas de temps à discuter ces propositions, elles sont absolument injustifiables et il est inutile d'entrer dans des détails. Je connais ces voies ferrées et le Gouvernement sait que je les connais. On aurait pu révoquer en doute l'avantage de leur acquisition même au plus beau temps de notre prospérité; les acquérir aujourd'hui, au sein de la crise financière que nous traversons et qui a pour résultat d'imposer à chacun autant de taxes qu'il peut en supporter, c'est commettre une monstruosité. La ligne de la rive Sud, abstraction faite de celle qui s'étend de Québec

à Sainte-Anne-de-Beaupré, est la meilleure de toutes. La ligne qui s'étend de Québec à Sainte-Anne-de-Beaupré est un chemin de fer électrique et elle est certainement avantageuse. Quant à la ligne de la rive Sud, elle vaut mieux que toutes celles de la rive Nord comprises dans ce projet, et cependant, quand j'étais ministre, j'ai refusé de m'occuper de l'achat de cette ligne comme embranchement de l'Intercolonial.

La ligne appartenait à un de mes bons amis, mais j'ai considéré qu'il n'était pas dans l'intérêt du pays d'en faire l'acquisition. J'ai enregistré mon protêt contre cette opération et je ne la discuterai pas davantage. Dans un temps de crise financière, dans un temps où le ministère des Finances est obligé d'imposer des taxes de guerre spéciales, je considère comme une insulte faite aux contribuables que d'employer le produit de ces impôts à de pareilles fins. Il n'est question ici que de $4,000,000, mais le ministre sait parfaitement qu'il engage le pays dans une dépense de plus de $10,000,000, car il lui faudra certainement cette sommes, si non plus, pour payer les dettes, acheter le matériel roulant et mettre la voie en état d'être exploitée.

Le ministre ne compte pas, non plus, que l'exploitation de cette ligne donnera des recettes, mais je ne discuterai pas ce côté de la question, car il y a des régions qui ont besoin de communications par voie ferrée, même s'il n'y a pas de recettes à attendre de l'exploitation de ces chemins de fer. C'est l'attitude que j'ai toujours prise et que je maintiens encore. Mais dans un temps comme celui-ci, quand l'avenir est si plein d'incertitude, quand toute la population ressent si durement les effets de la crise financière, je ne conçois pas que le Gouvernement demande au Parlement d'engager le pays dans une dépense de plus de $10,000,000.

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a un point sur lequel je désire appeler l'attention du ministre. Il n'y a pas à nier que cette estimation liera les mains du juge de la cour d'échiquier; en votant cette proposition, le Parlement lui fait savoir qu'il peut, sans hésitation, accorder la somme de $2,500,000 mentionnée dans l'amendement, pour acheter les obligations de la voie électrique. Cependant, dans ce même rapport qui nous est soumis, le coût total de la transformation de la ligne est évalué à $1,115,200.

L'hon. M. REID: Cela ne comprend pas les gares terminus.

[L'hon. M. Graham.]

L'hon. M. PUGSLEY: Oui. Il faut que l'honorable ministre n'ait pas lu ce document. Le rapport, daté du 12 novembre 1915, donne une estimation du coût total de la transformation de la ligne. Cette estimation fixe les valeurs d'une partie de l'ancien matériel qui pourra être utilisé et le prix de revient du nouveau matériel qu'il faudra acquérir, et par conséquent, cette estimation doit donner une idée exacte de la valeur actuelle de la voie. Il y a aussi une déduction raisonnable pour l'usure et la déperdition.

Le rapport donne ensuite les chiffres suivants: 288 acres à $300, $86,400 (ce prix devrait compenser les dommages); privilèges affermés par les commissaires du port, y compris le parcours en commun avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, $8,700; terrain de gare de la rue Saint-Paul, $41,300; total, $136,400. Le terrassement est évalué à $108,300; les ponts et les ponceaux sont donnés en détail et le rapport arrive à un grand total de $1,115,200. L'ingénieur résume ainsi les évaluations:

Gares terminus à Québec	$ 68,000
Section utilisée en commun avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean (N.-C.)	38,000
Chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix	734,000
Matériel de traction à vapeur	175,000
Matériel de traction électrique	99,500
	$1,115 200

Cet état est signé par M. Beckwith, l'ingénieur de la construction. Je trouve étrange que le Gouvernement se charge d'une dette de $2,500,000 quand l'ingénieur évalue le coût de la construction de ce chemin de fer électrique à $1,115,200 seulement. Autrement dit, le Gouvernement propose de donner $1,385,000, en plus de ce que coûterait la reconstruction et la transformation de toute la voie. Si je me trompe dans mes calculs, je serais bien aise d'entendre le ministre me signaler les erreurs, mais je crois avoir exactement interprété le rapport de l'ingénieur.

Si mes calculs sont exacts, ils démontrent clairement qu'un pareil document ne devrait jamais être soumis à un juge de la cour de l'échiquier, car c'est lui dire ni plus ni moins, si vous ne dépassez pas le chiffre mentionné, votre décision sera juste.

Notre devoir serait de demander au juge de la cour d'échiquier de déterminer la valeur actuelle de la ligne ou de fixer la somme qui devra être allouée comme représentant le coût raisonnable et néces-

saire de la construction de la ligne. Les obligations émises et garanties par une de ces lignes s'élèvent à plus du double de la somme mentionnée par l'ingénieur pour parachever et outiller le chemin de fer. Laissant de côté les autres lignes, pour le moment, qu'est-ce que le ministre a à répondre pour celle-ci? Passons maintenant au chemin de fer de Québec au Saguenay. L'ingénieur dit qu'il n'a fait qu'une inspection superficielle et que ses chiffres ne sont qu'approximatifs; cependant, il évalue la ligne à $2,813,500, seulement.

Cependant, le ministre demande au Parlement de dire au juge de la cour d'échiquier qu'il aurait raison d'allouer jusqu'à $4,135,000 pour cette propriété. N'est-il pas insolite et dangereux de permettre au juge, du consentement du Parlement, de fixer le prix d'achat du chemin de fer au double de la somme qui en représente la valeur ou le coût de sa reconstruction, au dire de l'ingénieur du département? Je ne saurais croire que le ministre ait étudié ces chiffres avec soin.

L'hon. M. MEIGHEN: Je suis d'avis que le représentant de Saint-Jean (l'hon. M. Pugsley) ne tient pas compte de la situation exacte, lorsqu'il fait ce reproche. Aux termes du projet de loi actuellement soumis à la Chambre, la cour d'échiquier ne sera pas tenue de conclure que la ligne de Québec à Montmorency et à Charlevoix $2,500,000 parce qu'elle est grevée de ce montant d'obligations que nous devrons prendre à notre charge, puis de passer aux autres voies ferrées et d'en fixer la valeur. Au contraire, la règle imposée à la cour d'échiquier est de prendre chaque ligne séparément et de constater ce qu'elle coûte, indépendamment des dettes dont elle peut être grevé.

M. TURRIFF: Pourquoi pas la valeur?

L'hon. M. MEIGHEN: Je traiterai ce sujet, si c'est le désir de l'honorable député. Ayant agi ainsi à l'égard du chemin de fer de Québec à Charlevoix et à Montmorency, la cour passera ensuite à la ligne de Québec du Saguenay, et elle constatera quelle a été la mise de fonds réelle—non pas quels ont été les déboursés de la compagnie, mais quelle a été la somme dépensée dans cette entreprise. La même chose aura lieu relativement à la ligne de Mégantic à Lotbinière. La cour additionnera les trois montants pour arriver au total définitif. Elle retranchera les $2,500,000 d'obligations qui doivent continuer à grever toute la propriété, bien qu'elles n'aient trait qu'au premier chemin de fer, en réalité.

Ensuite, si la différence dépasse le chiffre de la somme allouée, elle sera réduite à ce chiffre. Si, au contraire, elle est inférieure à ce chiffre, l'Etat n'aura à payer que cette différence. Aucune disposition du projet de loi ne donne le moindrement à entendre au juge de la cour d'échiquier qu'il serait prudent d'allouer $4,465,000. Si le coût net est inférieur à la somme qui restera après la défalcation des $2,500,000, on ne pourra exiger plus de l'Etat pour toute la propriété.

Un député, le représentant d'Edmonton (M. Oliver) soutient—il déclare plutôt—que quels que soient les titres que cette localité pourrait avoir en temps ordinaire nous ne devrions pas les admettre à cause de la crise financière qui sévit à l'heure qu'il est. Force m'est de reconnaître le poids de cette réflexion et d'admettre que, seules, des exigences impérieuses devraient nous porter en ce moment à prendre possession de cette propriété au nom de l'Etat. Cependant, les circonstances sont plus pressantes qu'aucune autre partie du pays, pour la raison primordiale que je vais dire. En ce qui concerne deux des voies ferrées, celles de Montmorency à Charlevoix et de Lotbinière à Mégantic, on ne saurait douter qu'il serait fort à désirer que le pays les acquière à cause des recettes qu'elles peuvent donner. Nous avons fait connaître quel a été le chiffre de ces recettes dans le passé, et l'une de ces voies ferrées sera surtout utile à l'Intercolonial. Le représentant de Saint-Jean a admis que la critique ne saurait s'appliquer à ces deux chemins de fer, et le représentant de Renfrew-Sud (M. Graham) a fait le même aveu.

Parlant de ces deux voies ferrées, je puis dire que la base des calculs que le projet de loi donne à la cour d'échiquier est certainement avantageux pour le pays, car il me semble qu'en se fondant sur la valeur, comme elle le fait ordinairement, elle accorderait probablement une somme beaucoup plus élevée. Toutefois, la particularité que j'ai signalée se présente lors de l'examen de la ligne de Québec au Saguenay. Voici une voie ferrée dans laquelle a été englouti beaucoup d'argent. En 1910, l'ancien gouvernement l'a subventionnée, et il a, par là, approuvé l'entreprise. C'est une ligne nécessaire pour desservir le district ou il devait aboutir. Grâce à l'aide accordée par le gouvernement de la province de Québec, par le présent ministère, en 1912, et par celui qui l'a précédé, beaucoup de progrès ont été accomplis et une grosse somme d'argent a été dépensée.

Le chemin de fer a été construit du Cap-Tourmente jusqu'à la Malbaie, si l'on tient compte des droits de parcours et des travaux de terrassement. Des jetées ont été construites le long du Saint-Laurent pour le protéger contre les empiètements du fleuve. La voie est même achevée de la Malbaie à Nairn-Falls, et en exploitation.

Je rappellerai en passant, de crainte de l'oublier, que le premier des chemins de fer mentionnés au projet de loi, celui de Montmorency à Charlevoix, n'a pas transporté moins de 1,800,000 voyageurs dans le cours de l'année dernière. Voilà donc ce qui en est des travaux de la ligne de Québec au Saguenay.

L'hon. M. PUGSLEY: Quel est le prix moyen des billets?

L'hon. M. MEIGHEN: Ce doit être celui d'un voyage de 30 milles. La plupart des voyageurs allant à Sainte-Anne-de-Beaupré, le trajet est donc, le plus souvent, de 20 milles.

L'hon. M. OLIVER: Le chemin de fer est-il en exploitation jusqu'à Nairn-Falls?

L'hon. M. MEIGHEN: La ligne de Québec au Saguenay est en exploitation depuis Nairn-Falls jusqu'à la Malbaie.

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y a pas de service des voyageurs?

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'en sais rien; je crois que la ligne sert surtout au transport de la pâte de bois. Il y a un service des voyageurs sur le Montmorency et Charlevoix.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quels sont les éléments du trafic?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne saurais dire. Le chemin de fer dessert les fabriques de pâte de bois établies à Nairn-Falls.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quelle est la production de ces fabriques?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne puis dire en ce moment, mais on pourra le faire savoir au cours de la discussion en comité général.

L'hon. M. OLIVER: C'est à Nairn-Falls, m'a-t-on dit, qu'est le point terminus de la ligne de Québec au Saguenay.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est exact.

L'hon. M. OLIVER: Il paraît que sur cette ligne la pose de la voie n'est pas encore terminée.

L'hon. M. MEIGHEN: Elle ne l'est pas; mais la voie est posée entre la Malbaie et Nairn-Falls

[L'hon. M. Meighen.]

L'hon. M. OLIVER: Il n'y a donc pas de voie entre la Malbaie et Sainte-Anne?

L'hon. M. MEIGHEN: Non. Je crois qu'entre le Malbaie et Nairn-Falls il y a six ou sept milles de la voie où les rails sont posés.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais il n'y a pas de service des voyageurs?

L'hon. M. MEIGHEN: Peut-être que non. Mais la pose de la voie est faite, elle a couté fort cher. Il a fallu pour cela, vendre des obligations du chemin de fer de Québec au Saguenay, et, en supposant que la dépense ait été faite avec économie et de la façon la plus avantageuse, c'est, au dire des mieux informés, environ $5,000,000 que l'on a dû consacrer à cette voie ferrée.

Quoi qu'il en soit, les propriétaires ont fini, comme disait le président du Grand-Tronc, par se trouver au bout de leur rouleau et incapables de pousser plus loin les travaux de construction. Les eaux du Saint-Laurent sont donc en train d'engloutir les quelque $5,000,000 consacrés à l'établissement de cette voie ferrée sur un remblai; les digues ne sont plus en aussi bon état qu'à l'époque où l'on suspendit les travaux. Chaque mois, chaque jour ajoute aux pertes d'argent, et les gens qui comptaient sur le service de cette ligne voient leurs rêves s'envoler, sans compter que le temps ne fera qu'aggraver l'état des choses. Le service que l'on voulait établir et qui, à notre avis aussi bien qu'à celui de nos prédécesseurs et du gouvernement de Québec, méritait d'être établi se trouve donc chaque jour de plus en plus gravement compromis. Par conséquent, les sommes que l'on a placées dans cette entreprise et qui se perdent aujourd'hui, il faudra les verser de nouveau le jour où l'on voudra établir par là un service convenable de chemin de fer.

Je ne prétends pas connaître le pays dont il s'agit en ce moment; mais on me dit que la ligne de Québec au Saguenay devrait desservir une population de plus de 60,000 habitants, un territoire qui n'a jamais joui des avantages d'une voie ferrée, bien qu'il soit colonisé depuis tantôt deux siècles. A peu près complètement dépourvus de moyens de communication, ces gens se trouvent séparées du reste du monde. Nous qui habitons d'autres parties du pays, nous surtout qui habitons l'Ouest et avons à notre disposition presque autant de voies ferrées qu'en requiert l'abondance du trafic, nous ne devons pas oublier que c'est

grâce à l'aide financière de la population de l'Est que l'on a pu nous doter de ces chemins de fer. C'est là chose qu'il ne faut point perdre de vue à cette heure où il s'agit de la population d'une région depuis si longtemps habitée et dépourvue de voies ferrées. Hier, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) parlait de l'aide accordée au Transcontinental et au Canadien-Nord et la justifiait en disant de ces deux lignes transcontinentales qu'elles touchent à l'intérêt des Canadiens, que leur échec serait préjudiciable à chacun et que leur succès tournerait à l'avantage de tous.

J'ai la certitude que si l'honorable député d'Edmonton tient compte de l'habitant de la Baie-Saint-Paul ou d'autres villages sur la ligne de Québec au Saguenay, il se persuadera difficilement que ces gens ont beaucoup à gagner au succès du Transcontinental ou même du Nord-Canadien. Tout de même, ces gens ont eu comme nous tous à contribuer leur part des garanties nécessaires et des subsides que le Parlement a octroyés pour la construction de chemins de fer en différents endroits du pays, surtout pour les lignes qui se rendent aux prairies de l'Ouest. Qu'y a-t-il à s'étonner s'ils demandent aujourd'hui qu'on s'occupe de leurs besoins? Ils ont payé comme les autres pour les chemins de fer qui se sont construits ailleurs, et maintenant ils restent là à contempler à travers leur découragement la perte, chaque année, du capital qu'a dépensé pour leur procurer des voies de communication l'initiative privée. J'insiste particulièrement sur le fait que ces gens sont dans une situation toute différente des autres: on a dépensé des millions dans le district, et cet argent est à se perdre graduellement, car le Saint-Laurent et le temps poursuivent là leur œuvre de destruction. Plus nous retardons, plus nous aurons à payer cher pour donner à cette région le service auquel elle a droit. Si la population est là—et ceux qui s'y connaissent l'affirment—et si la population s'accroît—et ceux qui doivent s'y entendre le jurent—alors nous avons toute raison, nous avons amples motifs de voter pour cette mesure, pourvu que nous envisagions la question dans toute l'ampleur qu'il faut y mettre, même dans l'impasse actuelle.

L'hon. M. OLIVER: Le comité n'a qu'à se féliciter de ce qu'un ministre ait pris la peine de justifier le projet du Gouvernement en se plaçant au point de vue national. Hier le ministre des Postes a discuté la question au point de vue de l'intérêt local. L'argument était juste et à propos. Tout le monde pouvait comprendre et apprécier les raisons du ministre des Postes et de ceux dont il plaidait la cause. Mais que le solliciteur général invoque le bien public pour motiver la proposition ministérielle, tout en restant dans les prémisses du ministre des Postes, je ne vois pas que les raisons qu'il donne prouve la sagesse du projet; au contraire, à mon idée elles le condamnent absolument.

Une population de 30,000 habitants, dit-il, a besoin d'un chemin de fer. Je répète ce que je disais hier; je pourrais signaler nombre d'endroits qui ont besoin de chemins de fer autant que les gens qui demeurent sur la ligne du Québec-Saguenay. Que dis-je? Je puis vous indiquer des régions qui en ont dix fois, même mille fois plus besoin. Au moins ceux qui sont situés sur le parcours de cette ligne peuvent, six mois durant, se servir du Saint-Laurent pour transporter tous les produits qu'ils ont à vendre, et apporter à leur porte tous les effets dont ils ont besoin; et ce transport s'effectue aussi économiquement et aussi rapidement que par chemin de fer.

Je conviens qu'il serait bon de donner à ces gens un service de chemin de fer, et, sans doute, si les circonstances s'y prêtaient, il faudrait y voir. Il est certain qu'on a eu raison de subventionner la construction d'une ligne à cet endroit; mais dans l'état actuel des choses, je trouve qu'il est de notre devoir de faire observer qu'on n'a pas toujours dépensé l'argent bien à propos.

En résumé, il n'y a pas de chemin de fer dans cette région et on veut que la nation en construise un. Comme je l'ai fait remarquer, des endroits aussi populeux, des dizaines, des centaines d'endroits ont un égal besoin d'un chemin de fer, qu'on pourrait y construire à bien moindres frais.

Qu'est-ce que l'Etat va payer pour ces 62 milles de voie ferrée? Nous achetons 42 milles de la ligne de Québec, à Charlevoix et à Montmorency, et environ 30 milles de la ligne de Mégantic.

Que nous les achetions ou non, ces lignes continueront à desservir le public et aider au commerce tout comme aujourd'hui. Les gens situés sur ces deux embranchements, qui se trouvent visés dans la proposition ministérielle, ne sont pas dans la même situation que ceux qui habitent le long du Québec-Saguenay. Le solliciteur général dans son plaidoyer, ainsi que le ministère, invoque pour motif de ce crédit les besoins des gens qui résident sur les 60 milles, ou à peu près, du Québec-Saguenay. Ils ne peuvent prétexter les besoins de ceux qui

sont situés sur la ligne Québec-Charlevoix-Montmorency, ni les nécessités de ceux que dessert la ligne de Mégantic, car l'exploitation de ces chemins de fer se poursuit.

Donc, d'après l'argumentation même que le solliciteur général a soumise à la Chambre, nous acquittons l'argent que nous sommes appelés à payer pour l'avantage de la population établie le long des 60 milles encore inachevés du chemin de fer de Québec au Saguenay. L'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) dit que le montant total sera d'environ $10,000,000 et autant que je puis calculer, ce montant de $10,000,000, si on le considère comme étant la dépense nécessaire pour fournir les avantages d'une voie ferrée à la population qui habite la région traversée par le chemin de fer de Québec au Saguenay, représente environ $130,000 par mille, qu'on demande au pays d'acquitter, afin que la population intéressée jouisse de ces avantages, sans compter ceux dont elle bénéficie déjà grâce au transport par eau.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député porte les chiffres au double presque de ce qu'ils devraient être.

L'hon. M. OLIVER: Je dis que cela s'élève à $130,000 par mille, si l'on tient compte de toute la dépense qu'il faudra effectuer, si l'on veut fournir quelque avantage de transport à la population établie le long de ces 60 milles. Mon honorable ami a cherché à établir une différence entre l'ouest et l'est. Je connais une localité qui ne se trouve pas dans la division électorale que je représente, mais dans la division voisine, dont la population est plus considérable que celle établie le long du chemin de fer de Québec au Saguenay, et qui n'a pas de navigation fluviale dont elle puisse bénéficier; elle se trouve éloignée du chemin de fer le plus rapproché non pas de 20, de 30 ou de 40 milles, mais bien de 60 à 120 milles. J'ai déjà eu l'occasion d'appeler l'attention du Parlement sur cet état de choses. Ces gens se trouvent ainsi placés que le gouvernement provincial a garanti de l'aide à une voie ferrée qu'on devrait construire pour leur avantage. Cette voie n'est pas parachevée, à l'instar du Québec-Saguenay; toutefois, le gouvernement fédéral a jugé bon d'acquérir ce tronçon de chemin de fer comme une part de l'immeuble sur lequel il détient une garantie contre le chemin de fer du Nord-Canadien.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette ligne n'est-elle pas parachevée dans le même sens que l'est le Québec-Saguenay? N'est-elle pas parachevée sur tout son parcours?

[L'hon. M. Oliver.]

L'hon. M. OLIVER: Son état ne diffère pas de celui du Québec-Saguenay; le terrassement est fait, mais les rails ne sont pas posés.

L'hon. M. MEIGHEN: De quelle ligne s'agit-il?

L'hon. M. OLIVER: De l'embranchement de Saint-Paul-de-Métis du chemin de fer du Nord-Canadien.

M. TURRIFF: Le même état de choses existe, dans la Saskatchewan, dans deux ou trois cas.

L'hon. M. OLIVER: La population dont je parle est composée en grande partie d'habitants de langue française, et c'est aussi le cas de la population établie en aval de la ville de Québec. Le Gouvernement prend à sa charge ce chemin de fer sur lequel il possède un privilège contre la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien pour la garantie accordée, il y a deux ans. Dans les propositions que le Gouvernement a soumises à la Chambre en vue d'un prêt au chemin de fer du Nord-Canadien, il a inclu l'argent qu'il faut payer pour acquitter l'intérêt sur les obligations émises par la compagnie, garanties par la province, pour la construction et le parachèvement de cette voie ferrée.

Lorsqu'on a appelé l'attention du Gouvernement sur cette question, mon ami le Solliciteur-général a dit que la somme réalisée de la vente des obligations n'était pas suffisante pour parachever l'entreprise et que cette somme serait nécessaire pour compléter les travaux. A mon avis, le pays suivrait les principes observés en affaire, et il trouverait l'argent dont il a besoin pour parachever cet ouvrage afin de mettre ce chemin de fer en état de rapporter assez de bénéfices pour acquitter l'intérêt sur ses obligations, au lieu de permettre que cet intérêt fût acquitté à même le Trésor pour une ligne inachevée. En outre, la population retirerait des avantages au point de vue du trafic et le pays se développerait, grâce à ces avantages. Mais le ministre des Finances a dit que cela était impossible—que le Gouvernement avait fait tout ce qu'il pouvait accomplir durant cette session, en arrêtant des crédits destinés à aider les chemins de fer—et qu'il ne pouvait pas étudier à nouveau l'attitude du Gouvernement ni les réclamations de ce chemin de fer particulier non plus que celles des gens dont les droits et les intérêts dépendent du parachèvement de cette ligne. Dans ma propre division électo-

rale, il y a un autre chemin de fer, la ligne de la Rivière de la Paix, un embranchement du Nord-Canadien. Le terrassement couvre une étendue d'environ 100 milles et l'on a posé des rails sur une distance de 30 milles environ. Les trains circulent sur cette division de 30 milles et, pour le reste de la voie, soit une distance de plus de 50 milles, le terrassement est complété, mais les rails ne sont pas posés.

Le terrassement a été terminé il y a trois ans, je crois, et les conditions sont absolument identiques à celles du chemin de fer Québec-Saguenay. Le terrassement, les ouvrages en treillis, etc., se détériorent ou sont détruits par l'action de la température.

J'ai soumis la question au ministre intérimaire des Chemins de fer et il m'a répondu qu'il ne pouvait rien faire, qu'il n'y avait pas d'argent disponible, hors le prêt du Nord-Canadien et qui permettrait de compléter ces lignes. Ce n'était pas dans l'intérêt du Nord-Canadien que je faisais cette demande, mais dans l'intérêt de la population que je représente, et qui a besoin de moyens de transport comme ceux que fourniraient ces lignes si elles étaient terminées; je le demande aussi pour l'avantage du pays qui paie l'intérêt sur les obligations, parce que ces lignes ne rapportent pas les bénéfices qu'elles rapporteraient si elles étaient terminées, et pourraient alors payer elles-mêmes les intérêts. Dans ces circonstances, il serait de bonne politique, d'après moi, et je crois que beaucoup d'autres seront de mon avis, d'ajouter $130,000 à l'aide que nous accordons déjà au Nord-Canadien, afin de pouvoir compléter ces autres lignes auxquelles on n'accorde rien, ni à la population qui en bénéficierait.

M. MORPHY: Y a-t-il le long des lignes dont parle l'honorable député, des centres de 2,000 ou 3,000 habitants ou des établissements permanents comme ceux qui se trouvent sur le parcours des lignes de chemins de fer que l'on discute présentement.

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

M. MORPHY: Quelles villes y a-t-il?

L'hon. M. OLIVER: Je demande pardon à mon honorable ami. Je croyais qu'il avait parlé d'établissements. Il n'y a pas de centres comme la Malbaie.

M. MORPHY: Alors, la situation est différente.

L'hon. M. OLIVER: La situation est différente et encore bien pire, parce que notre population rurale dont l'occupation est de faire produire le sol, ne peut pas, à moins d'avoir des communications par voie ferrée, tirer aucun profit de ces produits, et ne peut pas continuer à vivre dans ces endroits ni faire aucun bien. C'est le progrès, le développement du pays dont nous parlons tant, qui est en jeu; c'est notre politique d'immigration et le besoin de colons.

Au lieu de dépenser notre argent pour faire du bien dans ces endroits où les conditions nous en font un devoir, nous allons dépenser $10,000,000 pour un chemin de fer envers lequel nous n'avons aucune obligation, et qui ne donnera certainement pas des résultats proportionnés à la somme que nous allons payer. A une époque comme celle-ci, c'est à considérer.

M. MORPHY: D'après le raisonnement de l'honorable député je conclus que si les temps avaient été prospères, il aurait été d'avis que ces chemins de fer fussent construits dans ces deux endroits, dans l'Ouest et dans cette partie de Québec, afin de venir en aide à la population.

L'hon. M. OLIVER: Si nous avions beaucoup d'argent, je ne ferais aucune objection, toutes choses étant égales d'ailleurs. Mais lorsque nous n'avons pas d'argent à dépenser là où la nécessité s'impose, on paraît en avoir eu abondance pour des endroits où la nécessité est moins grande, et je ne crois pas que ce soit d'une sage politique, ni un principe que je puisse approuver.

Puisque mon honorable ami (M. Morphy) a fait entrer dans la discussion très délicatement et très habilement la question d'une opposition d'intérêts entre l'Est et l'Ouest, je lui dirai que non seulement il n'y a pas d'opposition, mais une communauté absolue d'intérêts. Le développement de l'Ouest demande que l'on rende les chemins de fer de l'Est avantageux. On se propose de dépenser $10,000,000 sur 61 milles de voie ferrée, parce que c'est à cela que la proposition se résume, au point de vue de l'intérêt public. J'admets que les propriétaires de ces chemins de fer retireront des bénéfices, car bien que les recettes de ces lignes rapportent plus que pour payer les frais d'exploitation, elles ne sont pas suffisantes, si j'ai bien compris les chiffres donnés par le ministre intérimaire des Chemins de fer, pour payer l'intérêt sur le coût d'établissement. Je crois que c'est bien cela: que bien que les recettes du chemin de fer Québec-Charlevoix-Chicoutimi donnent plus qu'il ne faut pour payer les frais d'exploitation, elles ne sont pas assez fortes pour payer l'intérêt sur le coût des travaux d'établissement.

L'hon. M. MEIGHEN: D'après les renseignements que je possède, elles le sont.

L'hon. M. OLIVER: Dans ce cas-là, nous n'avons que faire de dépenser notre argent sur ce chemin de fer.

L'hon. M. MEIGHEN: Parce que l'autre ligne ne peut pas marcher sans cela; elle serait isolée. C'est l'avantage du pays que nous acquérions la ligne Québec-Charlevoix. Je ne vois pas en quoi nous augmentons les charges du pays.

L'hon. M. OLIVER: Cela démontre précisément ce que j'ai dit, à savoir que ce sont les 61 milles du chemin de fer de Québec au Saguenay dont le pays porte la charge. Si nous avons à dépenser 10 millions pour une extension de nos voies ferrées et que nous voulions les dépenser dans l'Est, j'aurais un conseil à donner au ministre, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire et comme sans doute, je le ferai encore. Ce conseil serait de dépenser cet argent de manière que la ville de Québec en profite et l'Ouest aussi.

Lors d'une précédente discussion de cette question, le ministre par intérimaire des Chemins de fer a dit, de même que le ministre des Finances l'avait dit à son tour, que seul le manque d'argent l'empêchait de résoudre ce problème comme je l'avais suggéré. Québec est le port par excellence du Canada sur l'Atlantique. C'est en été le terminus du Transcontinental. Cette ville a des avantages que nulle autre au Canada ne présente au même degré. Nous avons établi entre Winnipeg et Québec un chemin de fer qui nous coûte près de 200 millions. Notre but était de faire porter aux élévateurs de cette ville les produits de l'Ouest, et c'est ce que nous n'avons pas fait l'hiver dernier. Ce ne sont pas les produits qui manquent et c'est par Québec qu'ils doivent s'écouler, mais, faute d'avoir le matériel nécessaire, faute surtout d'avoir à Québec des élévateurs d'une contenance suffisante, les produits de l'Ouest prennent un autre chemin. Pour réussir, l'entreprise du Transcontinental compte sur l'établissement à Québec d'élévateurs en nombre suffisant, plus que sur toute autre chose. Nous avons là un élévateur de la contenance de 1,500,000 boisseaux.

L'hon. M. MEIGHEN: A-t-il été rempli?

L'hon. M. OLIVER: Non, il ne l'a pas été. Est-ce que par hasard mon honorable ami insinuerait que, s'il n'a pas été rempli, c'est que nous n'avions pas de grain pour cela?

[L'hon. M. Oliver.]

L'hon. M. REID: On n'a pas volu l'y envoyer.

L'hon. M. OLIVER: Mon honorable ami assure qu'il manquait de wagons pour le transport du grain; mais, s'il y en avait eu et si le grain avait été porté là, la place lui aurait fait défaut, puisque l'on n'y a pas les élévateurs voulus. Lorsque j'ai demandé pourquoi il n'installait pas à Québec des élévateurs d'une plus grande capacité, il m'a dit que les fonds manquaient, mais il en trouve cependant pour l'achat de ces 61 milles inachevés du chemin de fer de Québec au Saguenay. Voilà ce que l'Etat peut faire, mais il n'a pas les moyens de construire des élévateurs qui feraient de Québec le port maritime par excellence du Canada pendant sept mois chaque année, ce qu'il ne saurait être si on ne lui fournit des élévateurs dans la mesure qu'il en existe présentement à la tête du lac Supérieur.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député prétend-il qu'il a fallu, faute d'espace, refuser une partie quelconque du grain offert au Transcontinental, ou encore qu'il s'est présenté à Québec du grain pour lequel l'espace manquait dans l'élévateur?

L'hon. M. OLIVER: Je n'en sais rien.

L'hon .M. MEIGHEN: Tout le grain que l'on a offert au Transcontinental, il en a effectué le transport, et il y a eu pour ce grain de la place dans l'élévateur de Québec.

L'hon. M. OLIVER: Je n'en sais absolument rien; mais ce que je sais c'est que, dans les provinces de l'Ouest, les compagnies de chemins de fer ont plusieurs fois refusé de prendre le grain chez les cultivateurs ou dans les entrepôts, et c'est, je le présume, parce qu'elles n'avaient pas les facilités voulues pour l'envoyer dans l'Est.

L'hon. M. MEIGHEN: Ce n'était pas notre faute.

L'hon. M. OLIVER: Ce n'était pas la faute de nos amis de la droite? Mais n'est-ce pas eux qui, dans le moment, dirigent les affaires de ce pays.

L'hon. M. MEIGHEN: Non pas celles des chemins de fer?

L'hon. M. OLIVER: Celles du Transcontinental, celles de l'élévateur de Québec, et, cet état de choses existe, mon honorable ami peut en fournir la raison qu'il lui plaît mais c'est le présent Gouvernement qui en est responsable. Lors donc qu'il demande à cette Chambre de payer 10 millions de dollars les 61 milles d'un chemin de fer

inachevé pour desservir un groupe de 30,000 habitants, il est à propos, je crois, de lui demander comment il espère de nous le vote de cette somme sans protestation quand il y a urgence de l'employer à l'établissement d'élévateurs à Québec pour que les 200 millions engagés dans le Transcontinental produisent un intérêt et pour que les populations des prairies, du travail et de la prospérité desquelles dépendent les gains du Transcontinental et le développement de la ville de Québec, puissent progresser comme elles le doivent. Autrement, toute l'entreprise tombera par terre.

Le Gouvernement a la haute main et au lieu de consacrer les deniers de l'Etat à la création d'installations permettant au port de Québec d'effectuer le commerce du pays, que fait-il? Il consacre des sommes énormes à d'autres usages, et refuse de doter le port de Québec des installations voulues. Pour une raison quelconque, le Gouvernement semble avoir pris Québec en grippe, puisqu'il a refusé, l'hiver dernier, de mettre en exploitation le chemin de fer de Québec à Winnipeg, bien qu'il fût terminé. Il a mis en service de Toronto à Winnipeg, sur un parcours de 500 milles, des lignes de chemins de fer n'appartenant pas à l'Etat, concurrençant ainsi le Nord-Canadien et le Pacifique-Canadien, et cela tout au bénéfice de Toronto, mais au détriment de Québec, alors qu'il y avait les meilleures raisons du monde d'installer un service entre Québec et Winnipeg.

Si le Gouvernement a pris Québec en grippe s'il tient à le mettre sur la voie d'évitement, s'il veut éliminer de son programme ce grand port maritime du Canada, bien qu'on ait consacré $200,000,000 à ce réseau pour acheminer les transports vers ce port, eh bien! il reste encore un autre port, celui de Montréal. Voici une compagnie de chemin de fer qui se propose d'établir des têtes de ligne à Montréal. La compagnie du Nord-Canadien a une ligne à terminer, de Montréal à Capréol. Tant que cette ligne ne sera pas terminée jusqu'à Montréal, avec les installations de tête de ligne voulues, le réseau du Nord-Canadien ne saurait aboutir au succès. Peu importe celui qui aura la direction de l'entreprise, quoiqu'il arrive, tant que cette compagnie n'aura pas établi des têtes de ligne et les installations voulues pour l'acheminement des transports vers Montréal par une voie ferrée parachevée, l'entreprise du Nord-Canadien ne saurait être couronnée de succès. J'ai signalé le fait au ministre des Finances (sir Thomas White), au cours de la discussion du projet de loi relatif au Nord-Canadien. Sa réponse fut que l'argent manquait et qu'il était impossible d'étudier pareil projet; que nous étions parfaitement en mesure de prêter $15,000,000 au Nord-Canadien, mais dans l'impuissance de veiller à l'emploi de ces deniers de façon à faire de ces chemins de fer une entreprise parachevée, pouvant dans cette mesure-là même, gagner l'intérêt des capitaux consacrés à ce réseau. Ainsi, les ports de Québec et de Montréal, les immenses intérêts concentrés dans ces grandes villes, la grande industrie des transports se rattachant au Grand-Tronc-Pacifique et au Nord-Canadien, les vastes intérêts des prairies de l'Ouest qui sont subordonnés à ces réseaux et à leur accès à ces ports de mer, tout cela est quantité négligeable aux yeux du Gouvernement; mais voilà que ce même Gouvernement veut faire bénéficier d'une dépense de $10,000,000 une population de 30,000 âmes, disséminée sur un parcours de 61 milles, le long du Saint-Laurent, où la navigation n'est ouverte que pendant sept mois de l'année.

Le pays sera grevé d'un intérêt annuel de $500,000 par suite de la proposition que le Gouvernement soumet aujourd'hui à cette Chambre. Et il refuse de doter le port de Québec d'un service d'élévateur et de prêter davantage son concours financier au Nord-Canadien, pour assurer l'accès de ce réseau à Montréal. Nous sommes bien en mesure de payer l'intérêt des obligations pour les embranchements dans les prairies de l'Ouest, obligations garanties par les gouvernements provinciaux, et cela afin de nous permettre de conserver nos valeurs, mais nous sommes dans l'impuissance de parachever le réseau, afin que ces populations de l'Ouest bénéficient des mêmes avantages que nous offrons à ces populations en aval de Québec, au coût de millions de dollars. Le solliciteur général a sans doute formulé le meilleur plaidoyer possible à l'appui de cette dépense que le Gouvernement veut exécuter mais ce plaidoyer, à mon avis, ne s'inspire pas de l'intérêt national.

M. NESBITT: Hier, le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) a porté à environ $3,000,000 la capitalisation du chemin de fer de Québec-Montmorency-Charlevoix, à $83,000 les recettes annuelles pour 1914, à $76,000 celles de 1913 et à peu près au même chiffre celles des années précédentes. Le solliciteur général affirme que c'est lucratif.

L'hon. M. MEIGHEN: Pour le chemin de fer de Québec-Montmorency-Charlevoix?

M. NESBITT: Oui.

L'hon. M. MEIGHEN: Effectivement.

M. NESBITT: Je préférerais avoir le solliciteur général pour associé comme homme de loi plutôt qu'à titre d'associé dans le commerce, s'il est d'avis que c'est là un revenu lucratif sur $3,000,000 de capital-actions.

L'hon. M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit que cela fut lucratif comme intérêt du capital-actions.

M. NESBITT: C'est ce que vous avez dit à mon honorable collègue.

L'hon. M. MEIGHEN: On m'a informé que cette somme suffisait au paiement de l'intérêt des obligations.

M. NESBITT: Mon honorable collègue avait posé la question, et vous avez dit qu'à votre avis, cette somme suffisait au paiement de l'intérêt sur le capital-actions.

M. MEIGHEN: Non, je n'ai pas dit cela. Ce qu'il a demandé ce sont les frais obligatoires.

M. NESBITT: Il a dit le capital-actions.

M. MEIGHEN: Je ne crois pas qu'il dira cela lui-même.

L'hon. M. OLIVER: Je pense que je l'ai demandé, mais je ne suis pas certain que je l'aie fait dans le sens que lui attribue mon honorable ami (M. Nesbitt).

M. NESBITT: Je dis toujours que si le solliciteur général a déclaré que c'était une ligne donnant des bénéfices, je préfèrerais que ce soit lui qui y place de l'argent plutôt que moi. Nous passons ensuite au Lotbinière-Megantic. L'an dernier la compagnie a fait le profit énorme de $1,255 avec un capital de $349,000. Il n'y a rien dans ce rapport qui indique combien on a dépensé d'argent pour réparations et entretien. Le rapport de l'ingénieur dit qu'il faut faire des améliorations et des réparations à la voie. Je constate qu'à un endroit il faut faire 6,000 pieds de remblai. Chacun sait qu'un chemin de fer, comme tout autre entreprise dépend beaucoup de la façon dont on entretient la propriété. C'est de l'entretien que dépendent les profits nets qu'on peut réaliser.

Si l'on néglige la ligne pour montrer un profit net, on peut bien l'obtenir en vérité, mais au détriment de l'entreprise. Mon honorable ami estime que puisqu'il y a trente mille habitants dans cette région la ligne peut donner des bénéfices. Or, les meilleurs statisticiens d'Amérique estiment qu'il faut deux mille habitants au mille pour qu'un chemin de fer réalise des profits.

M. MEIGHEN: Je ne crois pas avoir déclaré que la ligne donnerait des bénéfices. Je ne suis pas compétent pour me prononcer.

M. NESBITT: Comment une ligne peut-elle donner des bénéfices avec seulement cinq cents habitants au milie?

M. MEIGHEN: L'honorable député sait que si la population crée des chemins de fer, les chemins de fer développent la population.

M. NESBITT: Cela dépend du pays. Vous ne pouvez pas bêcher du roc et lui faire produire du blé.

M. MEIGHEN: Je l'ai fait.

M. NESBITT: Vous n'en avez pas retiré grand profit. Ce serait préférable que vous laissiez le cultivateur bêcher le roc et que vous lui donniez des conseils légaux. Je suis absolument de l'avis de mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham) qu'il n'y a aucune justification au monde pour annexer ces lignes ni pour construire ce nouveau tronçon.

Le chemin de fer Lotbinière à Megantic se raccorde déjà avec l'Intercolonial et le Grand-Tronc et il peut déjà servir d'embranchement alimentaire à l'Intercolonial si c'est là ce que veut le ministre. La ligne ne pourrait pas être mieux tracée au point de vue du raccordement avec d'autres lignes. Il n'y a pas de justification possible pour absorber ces lignes ou pour construire ce nouveau tronçon. Il n'y a pas même l'excuse que la ligne a une charte fédérale, car elle a obtenu sa charte de la législature de Québec. Nous avons toujours été opposés à intervenir dans les droits des provinces et nous avons aujourd'hui l'occasion de mettre notre théorie en pratique. S'il est nécessaire que cette ligne soit construite, que la province de Québec le fasse à tout prix, mais nous ne devrions pas le faire, ni annexer l'autre petite ligne. C'est trop exiger du peuple que de lui demander, dans cette période de pénurie et de difficultés financières, de faire cette acquisition et je ne crois pas qu'il y ait dans le Gouvernement un seul homme qui, tout en défendant ce projet et en le faisant aboutir, pense vraiment dans sa conscience que la ligne devrait être achetée. Pour moi, je veux faire entendre ma voix et m'opposer à ce que le Gouvernement dépense un seul

dollar cette année pour ce projet, nous ne pouvons pas le faire, sous aucun prétexte et d'aucune manière. Il n'est absolument pas possible de montrer que ces lignes donneraient des profits, elles n'en ont jamais donné dans le passé, comme l'indiquent leurs rapports.

L'hon. M. MEIGHEN: Si le chemin de fer de Lotbinière-Megantic n'a pas donné de profits l'an dernier pour quelque motif qui dépend de l'administration, il a payé un bon dividende les années précédentes.

M. NESBITT: Les recettes nettes en 1913 ont été de $6,905 et en 1912 de $5,577, pour un capital de $349,000. Comme je le disais tout à l'heure, nous ne savons pas ce que la voie a souffert de ces recettes nettes. S'il y avait quelque chose à gagner dans cette région, la ligne aurait dû le faire avant ce moment et je ne doute pas qu'elle ait été exploitée depuis quelques années. Pour moi, je suis absolument opposé à ce que le Gouvernement dépense un seul dollar cette année pour ces lignes de chemin de fer.

Sir RODOLPHE FORGET: Comme je connais quelque chose au sujet de cette ligne et de la région qu'elle traverse il me sera peut-être permis de dire quelques mots. Le Québec-Montmorency-Charlevoix va de la rue Saint-Paul, dans la ville de Québec, jusqu'au Cap Tourmente, soit une distance d'environ 30 milles. Une partie de cette ligne est à voie double et les rails employés pèsent 80 livres.

Il n'existe pas de voie ferrée dans toute la Puissance qui ait une meilleure plateforme. L'année dernière, le chemin de fer a transporté 1,843,000 voyageurs, mais à cause du peu de longueur du trajet la moyenne du passage n'a été que de 12 cents ½. Un grand nombre de pèlerins se rendent chaque année, au sanctuaire de Sainte-Anne de Beaupré; ils arrivent par les convois des lignes américaines, du Pacifique-Canadien, du Québec-Central et ainsi de suite. Ce sont ces chemins de fer qui recueillent le plus fort pourcentage sur le prix des billets de chemins de fer; nous ne recevons que 40 cents par voyageurs à peu près.

Ce chemin de fer traverse une région très peuplée, de sorte que l'emplacement de la voie coûte très cher.

L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a déclaré, il y a un instant, que les ingénieurs avaient estimé à $1,300,000 le coût d'établissement de cette ligne. Dans ce cas-là, ils ne doivent pas avoir tenu compte des sommes qu'il a fallu débourser pour l'expropriation du terrain de la voie et procurer le matériel roulant.

L'hon. M. PUGSLEY: Les sommes qui ont été déboursées de ces deux chefs sont comprises dans cette estimation?

Sir RODOLPHE FORGET: J'ai le bilan sous la main. Sur le parcours de cette voie ferrée qui a une longueur de 30 milles, on compte 22 stations. La gare et les autres bâtiments—je ne tiens pas compte du prix du terrain—ont coûté $134,000, et l'on ne saurait les faire construire pour ce prix-là aujourd'hui.

L'hon. M. LEMIEUX: Quelles sont les noms de ces gares?

Sir RODOLPHE FORGET: Québec, Limoilou-Jonction, Maizerets. Parc-Monfils, Salaberry, Monument, Beauport, Everell, Saint-Grégoire, Châtes-Montmorency, Bois-Châtel, Rivière-de-Fer, l'Ange-Gardien-Station, Petit-Pré, Lemoine, Laverdière, Château-Richer, Visitation, Rivière-aux-Chiens, Sainte-Anne-de-Beaupré et Saint-Joachim. Le matériel roulant, les gares et les autres bâtiments valent $409,000. Le terminus à Québec comprend environ 135,000 pieds de terrain et sa valeur est bien plus près de $2,000,000 que $1,500,000. Si vous estimez ce terrain à $10 du pied, il vaudrait $1,350,000. L'Etat a déjà acquis environ 40 p. 100 de cet emplacement.

L'hon. M. LEMIEUX: A quel prix?

Sir RODOLPHE FORGET: Le Pacifique-Canadien a cédé les terrains qu'il possède à raison de $12 du pied. La raison qui a obligé le Gouvernement à faire l'acquisition d'une partie de ces terrains, c'est que le Pacifique-Canadien n'avait pas suffisamment d'espace à sa disposition pour construire la gare commune et ses entrepôts à marchandises; de plus, notre voie ferrée se trouvait placée entre les voies du Pacifique et le bassin Saint-Laurent où accostent les "Empress". La compagnie du Pacifique-Canadien n'avait évidemment pas le droit d'exproprier notre chemin de fer; voilà pourquoi le Gouvernement s'est occupé de la chose et il a ensuite remis ces terrains à la compagnie.

Sur une partie du parcours, notre voie est double, ce qui porte sa longueur à 43 milles. Notre chemin de fer ne retire pas beaucoup de bénéfice de la fabrique de cotonnades de Montmorency, car le trajet est trop court; les marchandises sont expédiées par le Nord-Canadien ou par le Pacifique-Canadien or, du moment que l'Etat l'exploitera, les marchandises seront transportées par l'Intercolonial.

Le chemin de fer de Saguenay a été autorisé en 1905, à la requête de mes amis libéraux de Québec; je puis bien le déclarer, tout le monde pour ainsi dire est libéral dans la ville de Québec. Les directeurs provisoirs furent: L'honorable E. B. Garneau, l'honorable Charles Langelier, Georges Tanguay, député, Narcisse Rioux, l'honorable Alexandre Taschereau, William Price, Mark Workman, McLea Walbank et G. W. Ross. Ils tentèrent de prélever le capital nécessaire à l'entreprise, en 1907, mais ils ne purent y réussir à cause de la crise financière qui sévissait. En 1909, à la suite de l'encouragement que nous accorda l'ancien gouvernement, qui nous accorda des subventions, et encouragés également par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) qui promit de faire tout son possible pour moi tout en me conseillant de voir le premier ministre maintenant le chef de l'opposition en cette Chambre, nous nous mîmes à l'œuvre, et les travaux de construction furent commencés en 1911. Ils furent arrêtés en 1912 et non en 1911, comme l'a déclaré hier soir l'honorable député d'Assiniboia (M. Turriff).

M. TURRIFF: Cette affirmation a été faite par le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid). Je n'ai fait que citer ses paroles.

L'hon. M. REID: Pas du tout; j'ai déclaré que les travaux furent commencés en 1911 et qu'ils furent suspendus en 1912.

M. TURRIFF: Pardon, il a affirmé que les travaux furent suspendus au mois de septembre 1911.

L'hon. M. REID: Les paroles, dont je me suis servies sont consignées dans les colonnes des Débats.

Sir RODOLPHE FORGET: Les travaux furent donc suspendus en 1912. Il y a environ 87 p. 100 de la voie qui est achevée, les traverses, les écluses et les boulons sont déposés le long de la voie ainsi qu'une bonne partie des rails. Cette région est habitée par une population qui a attendu après des communications par voie ferrée un peu plus longtemps que les gens de l'Ouest dont a parlé l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) cette population soupire depuis cent cinquante ans après des communications par voie ferrée. Pourtant ces gens-là ont acquitté de lourdes taxes afin de continuer à la construction de chemin de fer dans l'Ouest Ils ne le regrettent pas, mais nous croyons qu'ils ont droit d'avoir des moyens de transport. Du 10 novembre au 10 mai, chaque année, cette population est complètement isolée de la civilisation. Dans cette région montagneuse, il n'existe pour ainsi dire pas de routes dignes de ce nom.

Il survient de grands froids, des froids de 4 degrés au-dessous de zéro, et ainsi le transport par cette ligne est presque impossible. En 1904, nos prédécesseurs ont établi une traverse entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie, pour mettre la rive Sud en communication avec la rive Nord, et ils ont construit une ligne de 9 milles entre la jonction de la Rivière-Ouelle et le quai. L'année dernière, comme le démontre le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, ce service a coûté $53,240.66. On pourrait épargner ces frais en achevant la construction du chemin de fer du Saguenay. Le transport des correspondances par chemin de fer, bateau et voiture coûte $6,-918.69, sur quoi l'on paye au chemin de fer $1,500 pour le service des dépêches entre Québec et Saint-Joachim. D'après le rapport du ministère des Chemins de fer, les frais d'exploitation de l'embranchement de la jonction de la Rivière-Ouelle jusqu'au quai, coûte environ $22,000. Ces sommes représentent un total de $82,159. L'excédent des recettes du chemin de fer de Montmorency est de $83,031 et l'excédent des recettes du chemin de fer de Lotbinière-Mégantic est de $3,889. Voilà les véritables chiffres. Le seul chiffre estimatif des recettes est celui qui concerne le chemin de fer du Saguenay, et M. E. Evans, ingénieur de Québec, le porte à $315,511. Ces recettes, réelles et estimatives, comprises avec les épargnes, forment un total de $484,590. Il faut en déduire les recettes du steamer "Champlain", pour l'année dernière, savoir: $7,093.90. La différence représente environ 5 p. 100 sur $9,000,000 de capital. On voit donc que ces lignes sont loin de représenter un fardeau onéreux. Je crois que sitôt le Québec-Saguenay achevé, l'Etat retirera au moins 5 p. 100 sur son placement, qui n'aura pas été de $9,000,000, ni de $10,-000,000, mais plustôt de $8,000,000 ou même de $7,000,000. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) disait, hier soir, qu'il avait déjà vécu à environ 5 milles à l'est de Murray-Bay—j'ignore si c'est sur la rive Sud ou sur la rive Nord—et qu'il ne pouvait pas croire à la possibilité d'établir un port d'hiver sur le Saint-Laurent. Je lui demanderai de vouloir bien lire le rapport fait au sujet du port d'hiver de la baie Sainte-Catherine par l'amiral Bayfield, en 1882, par l'ingénieur J. C. Taché, en 1904, par Edward Evans en 1912, par la commission d'explo-

ration du Saguenay, en 1829; de lire aussi les données fournies par Andrew Stewart, en 1829, par le lieutenant Baddeley et le commissaire Ollebar en 1860, sur la région du Saguenay, et aussi par l'ancient sous-ministre des Travaux publics, M. Gobeil, qui a fait une conférence à Québec sur ce sujet, et par le juge Langelier, qui a présenté un rapport.

Ces documents lui feront voir que, même à marée basse, il y a à la baie Sainte-Catherine 71 pieds d'eau. Le rapport de M. J. C. Taché établit qu'on peut amener un steamer à 50 pieds du rivage de la baie Sainte-Catherine et l'y laisser en hivernement. J'ai une maison d'été à Saint-Irénée et je fréquente cette localité, aussi en hiver, quand cela m'est possible. Le chenal de la rive Nord est toujours libre de glace. Les vents d'hiver viennent du nord et la glace s'empile sur la rive Sud; voilà pourquoi la traverse établie en 1904 n'a pas servi à la rive Nord. L'hiver dernier, j'ai cherché à traverser, à quatre reprises, mais toujours en vain. Descendu de Montréal à la Rivière-Ouelle, j'ai passé deux nuits au quai de la Rivière-Ouelle et suis revenu à Montréal après avoir fait 592 milles, sans pouvoir me rendre à Saint-Irénée. Le steamer employé au service de cette traverse est tout à fait démodé. J'ai ici une lettre qui m'a été adressée par M. Johnston, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries; je vais en lire un passage:

> Le bateau a perdu à peu près toute son utilité, et si le ministère veut continuer le service, il devra voir, sans retard, à fournir un bateau convenable. On pense qu'un bateau convenable ne coûterait pas moins de $175,000, à l'heure qu'il est.

On trouvera peut-être que la ligne a coûté cher, mais tout l'argent qui était censé y être consacré y a été consacré de fait; la compagnie n'a connu ni d'intermédiaires ni de sous-traitants, la construction de la ligne a été adjugée à deux entrepreneurs: M. J. O'Brien fut chargé de la partie qui s'étend du Cap-Tourmente à Murray-Bay, à un bas prix qui ne serait plus accepté aujourd'hui, et la partie s'étendant de Murray-Bay à la Chute-Nairn fut confiée à la Bishop Construction Company, qui a fait faillite au cours de ses travaux, achevés par M. J. O'Brien, pour cette raison. La ligne est maintenant employée à transporter non pas les voyageurs, mais les marchandises, et elle rapporte un peu plus que l'équivalent de ses frais d'exploitation.

Pour ce qui est des obligations du Montmorency, elles furent émises il y a environ dix-huit ans, et je ne sache pas qu'elles aient changé de mains depuis leur émission; elles sont en la possession de compagnies d'assurances, d'hommes comme monsieur F. W. Ross, de Québec, et de riches successions de Québec, qui les ont toujours gardées. Il n'y a pas de marché pour ces obligations, elle ne sont pas inscrites à la Bourse. Le Québec-Saguenay n'a absolument rien payé à des promoteurs, pas un directeur n'a reçu, directement ou indirectement, un seul sou sur jetons de présence, ni à titre de cadeau, de salaire ou même de remboursement de dépenses. Je ne suis intéressé ni dans le Québec-Saguenay, ni dans le Lotbinière-Mégantic, ni dans le Charlevoix-Montmorency.

Quant à l'erreur de $3,473,000, au lieu de $4,465.000, c'est moi qui l'ai commise. Lorsque je suis revenu avec le ministre des Chemins de fer, il m'a demandé de lui écrire à ce sujet. J'étais dans le bureau principal, à Montréal, et je me suis mis en communication avec le contrôleur, à Québec; c'est ce dernier qui m'a fourni les chiffres. J'ai alors écrit la lettre et quand la question a été soumise au Gouvernement, je me suis rendu à Québec pour vérifier les chiffres.

J'ai discuté la question avec le contrôleur et la seule explication qu'il a pu me donner c'est qu'il avait calculé que nous agissions comme fidéicommissaires et que le transfert donnerait au Gouvernement un titre parfait, si 67 p. 100 des obligations de la ligne étaient remis aux fidéicommissaires et annulés.

Tous les citoyens de Québec, y compris la chambre de commerce et le conseil municipal, demandent cette ligne et considèrent qu'ils ont droit de l'avoir. Du 10 novembre au 10 mai, la rive nord est privée de tout service. Depuis deux ans, la population de cette région demande au Gouvernement de venir à son secours et de lui envoyer le "Montcalm", avec des provisions. La population du comté de Charlevoix est de 22,000 habitants, celle du comté de Chicoutimi-Saguenay, 65,000; celle de Montmorency, 15,000; celle de la ville de Québec, 90,000; celle du comté de Québec, 27,000. La ville de Québec fournira certainement un trafic considérable à ce chemin de fer. Il n'existe pas de moyens de transport en bas de Québec, car le bateau quitte le port à huit heures du matin, et ceux dont les familles passent l'été en bas de Québec, les commis, les marchands, les banquiers, les hommes d'affaires, ne peuvent pas prendre ce bateau. S'il y avait un chemin de fer, toute la région serait peuplée en très peu de temps. Ces chemins de fer ont coûté

$8,921,476.37, dont $2,992,209.80 pour le Québec-Montmorency et Charlevoix, et $349,-208.85 pour le Lotbinière-Mégantic. Ce dernier a été acheté de l'honorable député de Richmond et Wolfe (M. Tobin) et de l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) et on nous avait donné l'assurance que les profits réalisés n'étaient jamais inférieurs à 5 et 6 p. 100. Si les profits actuels ne sont pas aussi considérables, c'est dû à ce que le Grand-Tronc est incapable de fournir un nombre de wagons suffisant à la ligne de Lotbinière-Mégantic. Je crois que c'est le seul embranchement de l'Intercolonial dans la province de Québec qui n'ait pas été acheté par l'Etat.

Cette ligne part de Lyster, dans le comté de Mégantic, et va jusqu'à Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière. A Lyster, elle est reliée à la voie du Grand-Tronc, et à Villeroy, à la voie de l'Intercolonial; à Fortierville, elle opère un raccordement avec la ligne de Québec, au sud de Montréal. Personne n'osera prétendre que la population de cette région doit être privée de chemin de fer. Il y a à peine quelques jours, l'honorable député de Lotbinière (M. Fortier) me disait qu'il n'habite qu'à 30 milles de Québec et que le voyage, aller et retour, exige deux jours. Le chemin de fer de Lotbinière à Mégantic a 30 milles de voie principale et environ 2 milles de voies de garage. La population du comté de Mégantic est de 31,000 et celle du comté de Lotbinière de 22,000. Sur le parcours de la ligne, se trouvent les villages de Lyster, Lourdes, Villeroy, Kingsbury, Fortierville, Parisville et Saint-Jean-des-Chaillons.

L'hon. M. PUGSLEY: D'après le rapport de l'ingénieur, la population totale, desservie par le chemin de fer Lotbinière-Mégantic, dépasserait à peine 5,000.

Sir RODOLPHE FORGET: Je prends les chiffres du recensement et les déclarations faites par l'honorable député de Lotbinière. Le recensement porte la population du comté de Lotbinière à 22,000.

L'hon. M. PUGSLEY: L'ingénieur, dans son rapport, mentionne les villages que vient de nommer l'honorable député et en porte la population à 5,220.

Sir RODOLPHE FORGET: Il peut y avoir des villages qui ne sont pas sur le parcours direct de la ligne et que l'ingénieur a omis de mentionner.

Quant au chemin de fer de Québec au Saguenay, on admettra que l'industrie ne peut pas facilement faire de progrès dans une région privée de toute communication avec l'extérieur, pendant six mois de l'année. La fabrique de pulpe et de papier de Mount-Murray, la propriété exclusive du "World," de New-York, est située dans cette région. Depuis quatre ans, cette compagnie a acheté, dans le comté de Charlevoix, des concessions forestières qui lui ont coûté plus de $600,000. Depuis trois ans, elle produit annuellement plus de 150,000 cordes de bois à pâte et n'a pu en expédier une seule corde, par suite de l'absence de chemin de fer ou de ports convenables. Pour sortir d'embarras, elle a dû faire à ses frais, les travaux nécessaires et cette année elle pourra expédier une partie de sa production. La compagnie de la baie Saint-Paul, dont les principaux actionnaires sont des Américains de Syracuse, dans l'état de New-York, a obtenu du séminaire de Québec des droits de coupe dans la région, au prix de $280,000.

La compagnie a dépensé une grosse somme d'argent, mais l'absence de moyens de transport l'a découragée. Elle peut obtenir des goélettes, mais non des bateaux à vapeur, parce que l'eau n'est pas assez profonde dans la baie.

M. NESBITT: Ne peut-elle pas obtenir des goélettes ordinaires pour le transport de son bois à pâte?

Sir RODOLPHE FORGET: Il leur faudrait beaucoup de temps pour transporter 60,000 cordes de bois à pâte. De plus, il n'y a pas de navigation en hiver.

M. NESBITT: Elle peut se servir d'attelages en hiver,

Sir RODOLPHE FORGET: Je voudrais que l'honorable député vînt avec moi dans cette région pendant l'hiver, et qu'il se rendît compte de la situation.

M. TURRIFF: Tout le long du Saint-Laurent, il y a des vingtaines de gros bateaux qui transportent des grumes, du bois de charpente et des planches de Métis à Rivière-du-Loup. Ces bateaux n'entrent pas dans les ports; ils jettent l'ancre à un mille ou deux du rivage et des barges leur apportent leur cargaison.

Sir RODOLPHE FORGET: Vous parlez de la rive sud où sont les quais de l'Intercolonial et tout ce dont on a besoin. Sur la rive nord, le seul quai en l'eau profonde qu'un bateau à vapeur puisse accoster est celui de la Malbaie. Dans le comté de Charlevoix, il y a une mine de fer dans laquelle pas moins de $250,000 ont été engloutis. Je sais que quelques-uns de nos

amis de Québec n'attendent que la construction de ce chemin de fer pour entreprendre l'exploitation de cette mine.

M. NESBITT: Je pourrais nommer à l'honorable député une foule de mines dans lesquelles plus d'argent a été englouti, et dans lesquelles j'ai moi-même placé des fonds.

Sir RODOLPHE FORGET: L'ingénieur, Arthur Bruce, était celui qui dirigeait la construction du chemin de fer de Québec au Saguenay. Le coût estimatif était établi d'après les rapports de Edwards Evans et de Beresford Fox, de sir Douglas Fox et de ses associés, de Londres. Les autres ingénieurs de cette entreprise étaient J. G. Guay, S. A. Demeules et E. S. Lovelace. Ils se sont entièrement trompés dans leurs calculs qui étaient aussi erronés que le coût estimatif du Transcontinental. La voie ferrée est absolument de niveau; il n'y a pas de pentes et le lit du chemin est en grande partie de roc.

J'appellerai l'attention du comité sur les installations terminales que le Transcontinental devrait avoir dans la ville de Québec. Sans elles, l'exploitation du chemin de fer est impossible, et l'on peut en dire autant des voies ferrées de Québec à Montmorency et à Charlevoix et de Québec au Saguenay.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Quels avantages ce chemin de fer procurera-t-il à la population des comtés de Chicoutimi et de Saguenay.

Sir RODOLPHE FORGET: Il leur en procurera lorsqu'il se rendra jusqu'à la baie Sainte-Catherine.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Comment sera-t-il avantageux pour le comté de Mégantic? Si l'on a le dessein de le faire passer par Sherbrooke, il sera utile au comté de Mégantic; autrement, il ne vaudra rien pour ce comté.

Sir RODOLPHE FORGET: J'accepte simplement la déclaration du représentant de Lotbinière.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai demandé si l'Etat rachèterait les obligations au pair. "Oui", a-t-il dit. Parle-t-il des obligations du Québec-Montmorency et du Québec-Saguenay?

L'hon. M. REID: Du tout.

L'hon. M. LEMIEUX: De quelles obligations?

L'hon. M. REID: Nous prenons la ligne sans aucune hypothèque, et les obligations au montant de $2,500,000 sont les premières obligations, comme l'a dit le représentant de Charlevoix.

L'hon. M. LEMIEUX: S'appliquent-elles aux deux sections?

L'hon. M. MEIGHEN: Non, à l'une seulement.

L'hon. M. LEMIEUX: Si je pose cette question, c'est que je crois savoir que le chemin de fer de Québec au Saguenay a été construit, que les études préliminaires, les études du tracé et les travaux de terrassement ont été faits avec des fonds fournis par des Français. Si je ne me trompe, on s'est procuré plus de $4,000,000 sur la place de Paris. Est-ce vrai?

Sir RODOLPHE FORGET: Mais oui, plus que cela.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne crois pas que des Canadiens aient placé des fonds dans la section de Saint-Joachim à Nairn-Falls, et les bailleurs de fonds, ceux dont les économies ont servi à construire cette ligne, ont certainement droit à un remboursement, si l'Etat doit s'emparer de cette voie ferrée. Quant à moi, je ne m'oppose pas à ce que l'Etat prenne possession du tronçon entre Saint-Joachim et la Malbaie.

Qu'il me soit cependant permis d'expliquer pourquoi le Gouvernement ne devrait pas faire l'acquisition de la ligne de Québec à Lotbinière et à Mégantic. Il y a un certain nombre d'années, des marchands de bois qui caractérisaient leur esprit d'entreprise construisaient ce chemin de fer en vue de l'exploitation de leurs concessions forestières. En 1902, si j'ai bonne mémoire, MM. Tobin, McRae et Pennington en faisaient l'acquisition au prix de $235,000, la vente incluant 60,000 acres de terre boisée. Quelques années plus tard, les terres ayant été à peu près complètement déboisées, on vendait ce chemin de fer à la compagnie du Quebec-Eastern, qui en donnait $285,000. Ainsi que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) le disait il y a un instant, cette voie ferrée se raccorde à l'Intercolonial; sans être une mine d'or, elle se maintient. Vu la dureté des temps et étant donné que le fardeau des impôts sera, cette année, d'une lourdeur exceptionnelle, je ne vois aucune raison de mettre sur le dos du pays un chemin de fer destiné à faire partie du réseau du Transcontinental qui, de l'aveu du ministre des Chemins de fer et du ministre des Finances, embarrasse déjà le Gouvernement.

On me dira peut-être que je devrais être un peu plus de ma province et que, puisqu'il s'agit ici d'une affaire qui regarde la

province de Québec, je devrais me taire et laisser le Gouvernement faire l'acquisition de cette voie ferrée. A cela je réponds que j'ai été élu à la Chambre pour y représenter le peuple canadien et non tel ou tel comté, ni telle ou telle province; et peu m'importe ce que l'on dira de l'avantage qui, pour telle localité, découlera du cadeau qui lui serait fait de certain chemin de fer, ou plutôt de l'acquisition qu'en fera le Gouvernement: le peuple canadien n'est pas, à ce moment, d'humeur à porter le poids d'une dépense pareille.

La guerre va coûter au pays des sommes fabuleuses; le chiffre de la dette publique s'accroît en des proportions inouïes. Ces dépenses additionnelles, notre peuple les paiera sans récriminer, comprenant qu'il faut de toute nécessité mettre fin à la guerre, la terminer par notre victoire, et que pour atteindre ce but il n'est point de sacrifice légitime qu'il ne doive s'imposer. Le Gouvernement devrait donc y regarder à deux fois avant de se décider à faire l'acquisition de ce tronçon de chemin de fer.

Un mot maintenant de l'autre partie du projet, c'est-à-dire du chemin de fer allant de Québec à Saint-Joachim. Je connais la région dont il s'agit là; c'est un pays riche. Le chemin de fer traverse des terres alluviales et je crois que l'exploitation en est réellement rémunératrice. Mais c'est un tramway, et les gens jouissent d'un service dont il n'ont pas à se plaindre, puisqu'il y a vingt-deux ou vingt-cinq points d'arrêt —pas de stations, mais de simples haltes. C'est le prolongement du réseau de tramways de la ville de Québec. Il paie ses frais, et je considère que si on le détachait de l'autre bout de voie ferrée qui a été ajouté, il ne serait pas besoin d'en faire l'acquisition. Le Gouvernement n'a donc aucune raison d'acheter la section du chemin de fer comprise entre Québec et Lotbinière; il n'en a pas davantage de faire l'acquisition du tramway de Québec à Saint-Joachim, qui subvient à ses dépenses. Mais comme il est tenu de veiller au bien-être de la population de la rive nord du Saint-Laurent, je dis qu'il devrait aider à l'achèvement de la ligne depuis Saint-Joachim jusqu'à la Chute-Nairn. A cela je ne saurais véritablement m'opposer, puisqu'il s'agit d'un territoire depuis longtemps colonisé et habité par une population ayant réellement besoin de moyens quelconques de transport. Je crois devoir, à ce propos, donner lecture de la lettre suivante que j'ai reçue d'un personnage bien connu, de M. J. G. Scott, président de la chambre de commerce de Québec:

[L'hon. M. Lemieux.]

Québec, 9 mai 1916.

Cher monsieur Lemieux,

Puis-je prendre la liberté de vous écrire un mot au sujet du chemin de fer Québec au Saguenay?

La population de Québec me paraît à peu près unanime à trouver bon que le Gouvernement rattache ce chemin de fer au Transcontinental. Bien que ce sujet ait été maintes fois discuté aux réunions de la chambre de commerce, institution très influente dont je suis le président et qui compte près de 600 membres, je sais qu'il n'a jamais donné lieu à la moindre divergence d'opinions. On y est convaincu qu'en matière de chemins de fer la nombreuse population du comté de Montmorency, de Charlevoix et de Saguenay a droit aux mêmes égards que celle du Nord-Ouest, et que ce projet va favoriser la navigation d'hiver, vu que du moins il amènera le prolongement de la saison de la navigation, chose que les citoyens de Québec ont fort à cœur.

De plus, un grand nombre de québéquois ayant un intérêt pécuniaire, l'échec de ce projet, outre qu'il leur ferait perdre leur argent, serait préjudiciable à la ville en général en ce qu'il amènerait vraisemblablement l'augmentation du prix du gaz et de l'électricité, qui nous coûtent déjà trop cher.

Sincèrement à vous,

J. G. Scott.

Je n'ai pas la copie de ma réponse à cette lettre, mais j'ai écrit à M. Scott que je ne m'opposerais certainement pas à ce que le Gouvernement aidât à l'achèvement des chemins de fer entre Saint-Joachim et la Malbaie, pourvu que l'on remboursât les gens qui avaient placé leur argent, leur bon argent, dans cette entreprise.

Il peut se faire que je m'engage sur un terrain dangereux, mais je tiens à faire observer que les bailleurs de fonds pour la construction de cette partie du Québec-Saguenay qui part de Saint-Joachim, où elle se raccorde à un tramway bien achalandé, pour se rendre aux chutes Nairn, furent des Français. Je ne crois pas que les Canadiens aient placé aucun argent dans cette entreprise. Si je fais erreur, mon honorable ami de Charlevoix (M. Forget) n'a qu'à rectifier.

Sir RODOLPHE FORGET: Environ $1,250,000 furent souscrits au pays et $4,600,000 en France.

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai les différents prospectus qu'on a distribués en France quand on a lancé le projet, et on a réussi à persuader aux Français de placer leur argent non seulement dans cette entreprise mais dans un groupe d'entreprises, connu sous le nom du monopole québéquois, et comprenant le chemin de fer de Québec-Saguenay, le Québec-Montmorency-Charlevoix, les services publics de Québec, c'est-à-dire les compagnies de gaz, d'électricité et autres, et le chemin de fer de Lotbinière

re-Mégantic. De l'avis même de mon honorable ami de Charlevoix, on réussit à capter ces capitaux français au moyen des représentations contenues dans les prospectus. On sait de quelle façon on attire les capitaux étrangers. Les capitalistes français virent dans cette entreprise une affaire payante et ils donnèrent leur argent dans l'espoir de retirer de beaux profits.

Sir RODOLPHE FORGET: Mon honorable ami sait-il que ces bonnes gens de France se sont remboursés de leurs placements avec en plus 6 à 8 pour 100 d'intérêt?

L'hon. M. LEMIEUX: On me dit que le monopole québéquois avait garanti toute l'affaire et que les obligataires ont touché leur intérêt.

Sir RODOLPHE FORGET: Ainsi que le prix des obligations qu'ils détenaient.

L'hon. M. LEMIEUX: Voilà où je veux en venir. On me dit—mon honorable ami est plus que moi au courant—qu'aux actionnaires français on a fait une offre de 40 à 50 pour 100 pour leurs obligations; alarmés parce que la compagnie ne poursuivait pas les travaux et découragés par les rapports de leurs ingénieurs, ils vendirent leurs obligations. Il me semble qu'en toute équité et justice, on devrait rembourser à ces Français, qui se sont empressés de placer leurs économies dans cette entreprise, tout l'argent qu'ils ont souscrit à ces fins.

M. MORPHY: Est-ce qu'ils n'ont pas vendu les obligations qu'ils détenaient et cédé tous leurs droits?

L'hon. M. LEMIEUX: Oui, c'est ce que je suis à expliquer. Les Français, paraît-il—mon honorable ami de Charlevoix l'affirme, et plus que tout autre, il est au courant,—ont souscrit au delà de $4,600,000. Ils ont versé cet argent en espèces sonnantes. Avec cette somme, on a construit le lit du chemin de fer, et on a fait le terrassement de la Malbaie jusqu'à la Chute-Nairn. Personne ne nie que les capitalistes français se sont aperçus de leur erreur. Ils ont appris que l'affaire était manquée, soit dit sans vouloir faire de tort. Elle était manquée sur toute la ligne. Un comité d'acheteurs a réussi à se faire céder leurs obligations.

Sir RODOLPHE FORGET: Qui leur a recommandé de vendre?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai ici les détails.

Sir RODOLPHE FORGET: Est-ce que mon honorable ami soutient qu'il faudrait rembourser les Français qui ont acheté des obligations du Pacifique-Canadien à 280 et les ont ensuite vendus à 165?

L'hon. M. LEMIEUX: Il ne s'agit pas du Pacifique-Canadien. Je crois que les obligataires de ce chemin de fer en France et en Angleterre et par tout l'univers tiennent à leurs titres, même après la dépréciation actuelle, parce que ce sont des valeurs de premier ordre. Il n'y a pas de comparaison possible.

Sir RODOLPHE FORGET: Oui, il y en a.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans le cas qui se présente, on s'est servi d'un prospectus alléchant pour attirer les capitaux français, à une époque où le Canada était en honneur sur le marché de France. J'ai une collection des prospectus qu'on a distribués, mais je ne les lirai pas. Ces gens ont contribué leur argent et aujourd'hui le Gouvernement canadien veut s'emparer de ces chemins de fer. Il annonce qu'il va acheter au pair les obligations de la section qui s'étend de Québec à Saint-Joachim. Pourquoi ne pas rembourser en entier aux capitalistes français les fonds qu'ils ont souscrits pour la section entre Saint-Joachim et la Chute-Nairn? Ce serait un traitement équitable. Il me semble que le Gouvernement devrait rendre justice à ces Français.

Pourquoi une politique pour une partie du chemin de fer et une autre politique pour l'autre partie? Mon honorable ami a demandé, il y a un instant, qui s'était offert pour acheter les obligations?

Sir RODOLPHE FORGET: Qui leur a conseillé de vendre?

L'hon. M. LEMIEUX: J'ai, ici, une copie de l'"Office National des Valeurs Mobilières", une revue financière publiée à Paris. Je traduirai le paragraphe en anglais. Il est ainsi rédigé:

Le comité de défense...

On a nommé un comité de défense à Paris.

Le comité de défense des Obligataires du Québec Railway (Saguenay and Eastern) a été saisi d'une offre de rachat global des obligations circulant en France au prix de 300 francs ($60) plus paiement immédiat de tous les coupons échus. Le comité a accepté de présenter cette offre aux porteurs, mais a demandé avant de le faire que sa réalisation fût entourée de garanties indispensables qui n'ont pas encore été fournies par le groupe canadien

J'ignore ce qu'est ce groupe, mais je réponds que mon honorable ami a conseillé aux obligataires français d'accepter $60 pour leurs obligations. Je ne dis pas qu'à l'origine ils ont payé $100.

L'hon. M. REID: Ils ont payé $82, et quelques-uns $84.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela établit clairement qu'un groupe d'obligataires canadiens, par l'intermédiaire du Comité de défense des obligations, à Paris, a offert $60 pour chaque obligation qu'ils ont payée $82, ainsi que le ministre dit.

L'hon. M. CASGRAIN: Je crois que je pourrais obtenir le même prix pour quelques obligations que je possède maintenant.

L'hon. M. LEMIEUX: J'aimerais savoir où se trouvera la protection dans le cas de ceux qui ont construit cette partie de la ligne. Comment rentreront-ils dans leurs fonds? Je ne m'oppose pas à ce que le Gouvernement aide cette partie de la ligne, mais je combats l'achat du chemin de fer Lotbinière et Mégantic. Je dis qu'il est absolument impossible de défendre ce dernier projet, parce que cette ligne traverse une région desservie par le chemin de fer Intercolonial depuis de nombreuses années déjà, et personne dans cette région n'a demandé que le Gouvernement acquit cette voie ferrée. Quant au Québec-Montmorency et Charlevoix, je ne vois pas pourquoi le Gouvernement acquiert cette ligne de tramways. Cette ligne est bonne et rapporte bien.

Sir RODOLPHE FORGET: Ce n'est pas une ligne de tramways, mais c'est un chemin de fer qui détient une charte fédérale et fonctionne à la vapeur et à l'électricité, et il a un bureau de télégraphe à plusieurs gares. C'est une ligne de tramways qui transporte le trafic local.

L'hon. M. LEMIEUX: A double voie?

Sir RODOLPHE FORGET: Oui, et les deux voies sont exploitées à l'électricité.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami dit que cette ligne n'a pas besoin d'aide. Elle accommode une population considérable, qui ne désire pas que le Transcontinental absorbe son chemin de fer. La population à laquelle je m'intéresse particulièrement est celle qui est établie le long de la voie depuis Saint-Joachim jusqu'à la Malbaie. Que le Gouvernement aide à l'achèvement de cette ligne, je n'y trouve pas à reprendre, mais s'il est encore décidé à acquérir cette ligne, le moins qu'il puisse faire, c'est d'indemniser ceux qui l'ont construite. L'honorable député de Charlevoix admet lui-même que les actionnaires français ont perdu $4,600,000, dans ce chemin de fer.

Sir RODOLPHE FORGET: Ils sont rentrés dans leurs fonds et ils ont retiré un intérêt de 6 à 8 p. 100 sur leur placement.

L'hon. M. LEMIEUX: Ont-ils retiré leurs capitaux? Mon honorable ami ne prétend assurément pas que les bailleurs de fonds français ont retiré l'argent qu'ils avaient placé dans cette entreprise?

Sir RODOLPHE FORGET: La ligne doit Ktre livrée exempte de toute hypothèque ou charge, c'est-à-dire qu'il faut la débarraser de l'hypothèque qu'elle porte.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui doit faire cela?

Sir RODOLPHE FORGET: La compagnie du chemin de fer de Québec.

L'hon. M. LEMIEUX: Cela revient exactement à ce que je viens de dire. On a conseillé aux bailleurs de fonds français de placer leur argent dans la construction de cette ligne; on a déterminé le parcours de la ligne et l'on a fait les travaux du tracé; puis, on en a fait le terrassement; aujourd'hui, le Gouvernement acquerra cette ligne libre de tout engagement et de toute hypothèque. On me dit et mon honorable ami répète que la compagnie du chemin de fer de Québec fera disparaître toutes les hypothèques et tous les autres engagements attachés à cette voie ferrée. Cela signifie donc que la compagnie du chemin de fer de Québec a acheté les obligations détenues par les bailleurs de fonds français.

Sir RODOLPHE FORGET: Non.

L'hon. M. LEMIEUX: Si mon honorable ami veut rendre la position plus claire, je l'en remercierai. Tout ce que j'ai en vue, c'est de protéger les droits de ceux qui ont placé leur argent dans cette entreprise.

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur le Président...

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre me pardonnera de l'interrompre; je voudrais demander à l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) de me donner une explication. Qui a désintéressé les obligataires français, et combien leur a-t-on versé?

Sir RODOLPHE FORGET: Ils se sont payés eux-mêmes en vendant leurs obligations.

L'hon. M. LEMIEUX: Qui les a achetées?

Sir RODOLPHE FORGET: Je ne les connais pas; les obligations ont été vendues à la Bourse de Paris, et je ne sais pas qui les a achetées. Une grande partie ont été échangées pour des bons du Canada à 50. Les bons canadiens se vendent maintenant à 70, ce qui leur donne un bénéfice de dix francs, plus 6 à 8 p. 100 d'intérêt. Cela est arrivé ainsi, parce que certains de mes amis à Paris demandèrent, vu que la valeur de la vente était dans la proportion de 94 à 60, si nous ne pourrions pas donner 60 pour les bons du Canada, parce que cela aiderait à augmenter le taux français de l'échange à 60. J'ai dit que je ferais cela. Nous nous sommes réunis quelques amis, et nous avons fait l'offre, mais on n'en a jamais profité.

L'hon. M. LEMIEUX: De la bouche même de l'honorable député de Charlevoix, nous avons l'aveu que les capitalistes français, qui ont placé leur argent en toute confiance dans l'établissement d'un chemin de fer canadien, seront privés d'une partie de la valeur des obligations qu'ils ont achetées. Je ne suis pas opposé à l'achèvement de cette partie de la ligne. J'y suis favorable, mais je n'approuve pas que le Gouvernement fasse l'acquisition de tout le chemin de fer. Le pays n'a pas les moyens d'acheter aucun chemin de fer, surtout quand le Gouvernement vient déclarer à la Chambre qu'avant longtemps l'Etat sera peut être obligé d'acheter nos trois lignes transcontinentales. Mais je dis: que le Gouvernement accorde une aide raisonnable à la ligne du Québec-Saguenay, et il aura mon appui entier. Si le Gouvernement achète la partie de la ligne dont l'infrastructure seule est terminée, et dans laquelle les Français ont engouffré tant de millions de dollars, le moins que le Gouvernement puisse faire, c'est de protéger ces infortunés porteurs d'obligations.

Le député de Montmagny (M. Lespérance) sourit. Mais si je connais quelque chose, je ne vois pas comment le Gouvernement puisse en conscience agir autrement. Est-il juste—je le demande à l'honorable député comme ami du district de Québec,—que les capitalistes français qui ont placé leur argent dans cette entreprise, sur la foi des prospectus alléchants qui ont été distribués dans toute la France, soient éliminés et qu'ils ne soient remboursés que d'une partie de leur argent?

Le Gouvernement agit-il avec justice, lorsqu'il achète ce chemin de fer, de ne remettre à ces porteurs d'obligations qu'une partie de leur argent? L'honorable député de Charlevoix (Sir Rodolphe Forget) a admis que les obligations avaient été achetées par un groupe de financiers canadiens.

Sir RODOLPHE FORGET: Elles ont été échangées.

L'hon. M. LEMIEUX: Si l'honorable membre voulait être aussi franc qu'il a coutume d'être et dire ce qui s'est passé, il nous apprendrait qu'un groupe de financiers de Montréal, sachant que ces obligations augmenteraient beaucoup de valeur plus tard, a fait consentir les porteurs français à vendre leurs obligations à bas prix.

Sir RODOLPHE FORGET: La compagnie n'a jamais conseillé à personne de vendre ces obligations. Elles étaient cotées à la Bourse de Paris, et je sais que quelques-unes y ont été vendues. Il n'y a pas là-dedans plus d'injustice que lorsqu'on m'a fait acheter pour 500,000 francs d'obligations de la compagnie des tramways de l'Est-Parisien, et que je n'en ai retiré que 5,000 francs. Mon honorable ami pourrait aussi bien prétendre que l'on doit rembourser les actionnaires et les porteurs d'obligations de la compagnie du Grand-Tronc qui, il y a trente ou quarante ans, ont placé des fonds dans cette entreprise canadienne.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable membre a droit à son opinion, mais je ne puis croire que les Français engageraient frauduleusement des étrangers de placer leur argent dans une entreprise française.

Sir RODOLPHE FORGET: Vous connaissez la compagnie de l'Est-Parisien?

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne la connais pas. Je sais par exemple que l'on est très sévère en France au sujet des lanceurs d'affaires.

Sir RODOLPHE FORGET: Votre ami M. Macdonald, ancien contrôleur de

la cité de Montréal, en était l'administrateur.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est plus votre ami que le mien. Il dépendait de vous lorsqu'il était attaché à la compagnie des tramways de Montréal.

J'estime que le Gouvernement devrait faire en sorte que les Français soient remboursés de l'argent qu'ils ont placé dans cette entreprise. Je demanderai au ministre intérimaire des Chemins de fer si les intéressés pourront produire leurs réclamations devant la cour d'échiquier lorsqu'elle sera saisie de cette affaire?

L'hon. M. REID: La cour d'échiquier statuera sur la valeur du chemin de fer et sur toute réclamation, je pense, qui sera produite contre la compagnie. Il faudra que les titres des propriétaires soient inattaquables.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député doit comprendre que l'argent qui sera versé pour l'achat du Québec-Saguenay, devra être payé d'abord à ceux qui ont les premiers titres, c'est-à-dire aux obligataires. Conséquemment, ceux-ci seront payés en entier jusqu'à concurrence du prix d'achat de la ligne, et le seul moyen de leur donner plus d'argent, si le prix d'achat ne suffit pas, serait de l'augmenter, et nous ne croyons pas pouvoir faire cela.

M. TURRIFF: Je ne crois pas que personne s'oppose à l'établissement d'une voie ferrée qui a sa raison d'être et dans les limites des moyens du pays. En ces derniers jours, des honorables membres des deux côtés de la Chambre ont à plusieurs reprises déclaré que le Canada avait construit trop de chemins de fer et qu'il était temps de s'arrêter dans cette voie.

L'honorable député de Calgary (M. Bennett) a fait observer, hier, que nous avions dans le pays 2,500 milles de voies ferrées qui devraient être enlevées et dont les rails devraient être arrachées. Le ministre des Finances a aussi touché à cette question hier et tout son raisonnement comportait que les compagnies de chemins de fer devraient à l'avenir aller demander l'aide aux provinces pour l'achèvement de leurs lignes. Le ministre des Finances n'est pas ici, aujourd'hui, et je n'en suis pas surpris.

L'hon. M. REID: Il était ici il y a un instant.

M. TURRIFF: Il aurait honte d'être présent à ce débat et d'appuyer cette mesure.

L'hon. M. REID: C'est ridicule. Il était ici il y a un instant.

[Sir Rodolphe Forget.]

M. TURRIFF: Le ministre des Finances a dit, hier, que si la compagnie avait besoin d'aide pour achever sa ligne dans l'Alberta, elle devrait s'adresser au gouvernement de cette province, et la même chose pour la Saskatchewan, et le solliciteur général a pris la même attitude. Il a dit que si les provinces désiraient que ces lignes fussent achevées, il faudra qu'elles leur aident, parce que le Gouvernement fédéral n'est pas en mesure de le faire. On a parlé, je crois, de l'aide que le gouvernement de Québec avait accordée à ces deux compagnies.

L'hon. M. REID: J'en ai parlé, hier soir. La province a voté une subvention de $3,000 par mille à la compagnie, mais aucune partie de cette subvention n'a jamais été payée.

M. TURRIFF: N'y avait-il pas une subvention en terres?

L'hon. M. REID: Oui, mais la compagnie n'en a jamais rien reçues.

M. TURRIFF: Pourquoi?

L'hon. M. REID: Je ne sais pas.

M. TURRIFF: L'honorable député de Charlevoix pourrait peut-être nous le dire.

Sir RODOLPHE FORGET: Ces subventions ont été votées en mars 1912, et la construction de la ligne a été arrêtée en août 1912; de sorte qu'aucune partie de ces subventions n'est devenue due.

M. TURRIFF: Les travaux de la ligne ayant été suspendus, la compagnie n'a rien touché du trésor de la province de Québec; mais elle a reçu une subvention du Gouvernement fédéral.

L'hon. M. REID: Elle a reçu $132,000.

M. TURRIFF: Pour une ligne inachevée; voilà la grande erreur. Pourquoi le Gouvernement propose-t-il, en l'état où sont les finances du pays, d'acquérir un tramway qui sort de la ville de Québec. L'honorable député de Charlevoix (sir R. Forget) et le ministre intérimaire des chemins de fer nous disent que ce tramway se soutient par lui-même, bien qu'il ait une voie ferrée sur laquelle ont peut faire circuler des trains de marchandises. Qu'avons-nous à faire avec la ligne de Lotbinière-Mégantic qui, d'après ce que l'on dit, est en exploitation? La seule partie dont nous devrions nous occuper est celle entre Saint-Joachim et la Chute Nairn, une distance de 62 mil-

les. L'honorable député de Charlevoix a dit, je crois, que des capitalistes français y avait mis $4,600,000 de leur argent.

L'hon. M. REID: C'est la valeur au pair des obligations qui ont été vendues à 82.

M. TURRIFF: Mais l'honorable ministre propose de les racheter au pair.

L'hon. M. REID: Non pas.

M. TURRIFF: A part ces $4,600,000 souscrits en France, l'honorable député a dit que $1,500,000 avaient été souscrits dans la province de Québec.

Sir RODOLPHE FORGET: Non, dans Montréal.

M. TURRIFF: N'importe, c'est toujours dans la province de Québec. Cet argent a été employé à la construction de 62 milles de la voie dont les travaux d'infrastructure sont exécutés sur une longueur de 87 p. 100 seulement; une autre partie a été emportée par l'eau. Cela fait $98,000 par mille pour l'infrastructure sur 87 p. 100 de la ligne.

De deux choses l'une: où cet argent est allé autre part ou le pays est tellement inégal que l'on n'aurait pas dû songer à y établir un chemin de fer. Si le terrassement de 87 p. 100 de ce tracé coûte $98,000 par mille, il en coûtera $125,000 par mille pour mettre la ligne en état de fonctionner. Dans une contrée comme l'Etat de la Pennsylvanie, où il passe des trains toutes les cinq minutes des vingt-quatre heures de la journée, la construction d'un chemin de fer au prix de $125,000 par mille peut être une entreprise profitable, mais, dans un pays où les habitants sont clair-semés, un chemin de fer ne peut obtenir le trafic qui justifierait l'administration de le payer une pareille somme.

Pourquoi fermer les yeux sur ce qui se passe? Toute cette affaire, à mon sens, n'est qu'un vol politique, et ce ne sont pas les 30,000 habitants de cette région qui en auront le bénéfice. Ce bénéfice ira à nos amis de la droite. Le Gouvernement, en effet, s'acquitte par là envers ceux dont il a eu l'appui l'autre jour. Voilà à quoi ce résume cette affaire. Dans un temps où le ministre des Finances dit que nous ne sommes pas en mesure de continuer à construire des chemins de fer, on nous demande dans ce but 10 millions de dollars, et tout ce que nous en aurons ce sera 62 milles de voie ferrée. Nous allons payer $98,000 par mille un chemin de fer sur lequel aucun pont n'est construit, un chemin où non seulement les rails ne sont pas posés, mais les travaux d'infrastructure sont inachevés, une voie pour laquelle n'existe aucune gare, aucune ligne de télégraphe, absolument rien que 87 p. 100 des travaux d'infrastructure. C'est dans une pareille entreprise que le ministre des Chemins de fer a l'audace de demander à cette Chambre de placer 10 millions. De tous les projets soumis à cette Chambre jusqu'ici relativement à la construction de chemins de fer—et je sais combien dans le passé il nous en a été soumis de mauvais, pour ne rien dire de ceux qui en étaient les auteurs, puisque sous ce rapport un parti ne vaut peut-être pas mieux que l'autre—jamais il n'en a été présenté un d'aussi outré que celui-là. Nous avons, hier, voté 8 millions pour le Grand-Tronc-Pacifique et 15 millions au Nord-Canadien. Savez-vous, monsieur le président, que je m'y suis opposé?

Il y a cependant ceci à dire à propos du Nord-Canadien, c'est que les provinces canadiennes et le Canada lui-même ont ensemble déjà placé 208 millions dans le réseau de cette compagnie. L'Etat était donc jusqu'à un certain point engagé. Mais ici c'est autre chose. Il s'agit en effet pour le Gouvernement de récompenser quelques-uns de ses amis politiques et de ses partisans. Et dans ce but il demande au Parlement le vote de 10 millions pour ajouter 62 milles au réseau des chemins de fer de l'Etat. Jamais encore je n'ai entendu parler de pareille chose et, si le Gouvernement persiste dans un semblable projet, à l'heure présente surtout, il mérite d'être chassé du pouvoir.

Voyons ce que signifie cette proposition. Le ministre des Finances impose une taxe sur les affaires du pays. Par cette taxe il prélèvera le quart de tous les gains dépassant 7 pour 100. Il espère y trouver la somme de 25 millions par an. Aujourd'hui, c'est une somme égale à plus d'un tiers du produit de cette taxe pendant un an que l'on propose de verser pour l'acquisition de 62 milles de chemin de fer desservant un territoire dont la population n'est que de 30,000 habitants.

Présentons la chose d'une autre manière. De l'Atlantique au Pacifique, tous les Canadiens, hommes, femmes et enfants, s'emploient depuis la guerre à maintenir le Fonds patriotique, celui de la Croix-Rouge et d'autres, dans le but d'alléger les souffrances de ceux des nôtres qui sont sur le champ de bataille. Si je me rappelle

bien les chiffres, la totalité de ces fonds ainsi réunis dans un an ne formerait pas la somme que le cabinet propose ici de verser dans les mains de quelques individus. La ville de Montréal a contribué pour un million ou deux à ces fonds comme aussi Toronto; les provinces y ont mis des sommes considérables. Tout cela, on le prend d'une main et on le jette de l'autre dans cette entreprise. Avec cet argent, on projette l'acquisition de chemins de fer qui, au prix qu'on veut les payer seront à jamais une charge pour le pays. Je ne m'oppose pas à ce que l'on aide les chemins de fer de la province de Québec. C'est là que je suis né, c'est là que j'ai grandi et j'ai toujours pour ma vieille province de Québec beaucoup d'affection. Si cette ligne est dans l'état que l'on nous dit, que le Gouvernement propose quelque chose de sensé pour remettre sur pied ces 62 milles de voie, et qu'il les ajoute à notre réseau national. Personne ne mettra plus d'empressement que moi à soutenir une proposition raisonnable. Cette compagnie s'est emparée des obligations des détenteurs français moyennant 60 cents chacune et maintenant elle va en obtenir un dollar du ministre par intérim des Chemins de fer. Ensuite, nous émettrons pour $4,400,000 d'obligations susceptibles d'être converties en espèces. Ces obligations vont être mises dans les mains d'un petit groupe d'individus qui aujourd'hui détiennent la totalité des actions de cette entreprise, actions qu'ils ont su arracher aux détenteurs français ou autres. Grâce à cette affaire montée par la politique, ils vont maintenant tirer du Trésor $4,400,000 qu'ils garderont pour eux-mêmes. Ce n'est cependant pas la fin de nos difficultés. Le ministre des Chemins de fer devra faire achever ces lignes. Il faut qu'il prolonge les lignes que l'on exploite en ce moment et qu'il achève de plus ces 62 miles.

J'ai plus d'une fois fait observer que d'ici cinq ans, nous aurons une dette d'environ 2 milliards, dont les intérêts annuels seront de 100 millions. A ce chiffre de nos intérêts à payer tous les ans, mon honorable ami le ministre par intérim des Chemins de fer propose que nous ajoutions un autre demi-million. Si le Parlement adopte cette proposition, il en sera, je le répète, tenu responsable par le peuple, et je n'hésite pas à dire que le pays n'excusera jamais cet acte qu'on nous demande d'approuver.

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a suggéré un emploi beaucoup plus avantageux de cette somme, un emploi profitable, je veux dire l'établissement d'une gare terminus dans la ville de Québec pour le Transcontinental. Agissez comme il vous le conseille, et cette ligne sera aussi avantageuse que le disent les membres de la droite; la province de Québec viendra au secours de cette compagnie et elle assurera la réussite de son entreprise. Le Gouvernement et la législature de la province de Québec, qui connaissent beaucoup mieux que nous l'état des choses n'approuveraient pas ce que l'on a fait relativement à cette ligne; ils n'approuveraient pas la dépense de $98,000 par mille pour un chemin dont le nivellement n'est pas même terminé.

La chose est trop absurde pour qu'on s'y arrête. Ce serait une raison de rejeter ce projet de loi, et les membres de cette Chambre auraient alors, de même que le pays, le temps de se renseigner sur cette affaire. Nous n'avons pu obtenir de mon honorable ami ni du solliciteur général des informations dont il vaille la peine de parler. Ce besoin qu'éprouve le ministre intérimaire des Chemins de fer de s'appuyer sur le solliciteur général suffit pour faire naître dans l'esprit du public des soupçons sur l'à-propos de cette mesure. Le solliciteur général est très habile dans ces sortes d'affaires et, quand nous le voyons prendre place au côté du ministre intérimaire des Chemins de fer, c'est que ce dernier est à bout de ressources. Ne sachant plus que faire, il pousse un cri d'alarme et le solliciteur se précipite à son secours. Celui-ci saura peut-être venir à bout de son entreprise, mais il en portera pour une large part la responsabilité devant le public.

L'honorable député de Charlevoix a parlé d'un port d'hiver. Je veux bien admettre qu'il connaît mieux que moi la situation, car il y a plus de quarante ans aujourd'hui que j'ai quitté la province de Québec; mais j'ai vu au mois de novembre une vingtaine de vaisseaux pris dans les glaces.

Sir RODOLPHE FORGET: Sur la rive sud.

M. TURRIFF: Oui, sur la rive sud. Si mon honorable ami a raison de dire que l'on peut faire de Murray-Bay un port ouvert..... Murray-bay n'est, je crois, qu'à 40 milles de Québec, n'est-ce pas?

L'hon. M. CASGRAIN: 90 milles.

Sir RODOLPHE FORGET: De la baie Sainte-Catherine, 130 milles.

M. TURRIFF: Plus vous descendez, naturellement, plus la navigation est aisée en hiver. Les bateaux brise-glace ont eu par-

fois beaucoup de difficulté à se frayer un chemin pendant les mois d'hiver. Je ne sache pas que nul vaisseau autre qu'un brise-glace soit allé bien loin l'hiver, et l'on ne peut bâtir tous les navires à marchandises à l'instar d'un brise-glace. A mon avis, il faudra bien des années encore pour que l'on ait un port d'hiver en un point quelconque du Saint-Laurent, où le fleuve est aussi étroit qu'en face de la baie Sainte-Catherine. Je ne suis pas trop sûr de ce que je dis là cependant, car je ne suis pas aussi bien renseigné que mon honorable ami sur ce point.

Si le Gouvernement veut à toute force l'adoption de ce projet, pourquoi ne le fait-il pas d'une façon pratique? Pour quelle raison le ministère des Chemins de fer ne traite-t-il pas la chose lui-même? Cette raison, je vais vous la dire: elle est là dans les papiers que l'on a mis sur le bureau. Ses propres ingénieurs estiment cette propriété à peu de chose de plus que la moitié de ce que mon honorable ami le solliciteur général et le ministre par intérim des Chemins de fer sont prêts à la payer. Ceci n'est pas une affaire à soumettre à la cour d'échiquier, ce tribunal ayant été établi, si je ne me trompe, pour le règlement des réclamations que l'on peut avoir contre l'Etat. Est-il quelqu'un qui ait une réclamation contre l'Etat à propos de ces trois chemins de fer? Nous leur avons donné une subvention et nous ne leur devons absolument rien. L'Intercolonial n'a pas besoin de ces lignes, non plus que le Grand-Tronc-Pacifique. Nous n'avons la responsabilité de quoi que ce soit. Inutile par conséquent de rien soumettre à la cour d'Echiquier. La présente administration perd le peut qu'elle a jamais eu de son pouvoir exécutif.

Des commissions sont constituées pour divers objets, et maintenant qu'il s'agit d'exploiter environ 70 milles et de niveler 62 milles, le Gouvernement ne saurait avoir ni confiance en ses propres ingénieurs ni confiance en lui-même. Il ne se fie pas à lui-même, et voilà pourquoi il fait adopter ici un projet de loi, afin d'avoir une excuse pour soumettre la chose à la cour de l'Echiquier et demande à ce tribunal de se prononcer sur la valeur du chemin. Il n'a pas même confiance dans le juge de la cour de l'Echiquier, parce qu'il lui lie les mains derrière le dos. Si le Gouvernement doit prendre possession de ce chemin de fer, pourquoi ne dit-il pas au juge de la cour de l'Echiquier, du moment qu'il se voit forcé d'en agir ainsi: "Allez et évaluez la ligne, voyez donc ce que cela peut valoir". Le ministre intérimaire des Chemins de fer et le solliciteur général nous disent: "Non, il nous faut trouver combien cela coûte." Quand on constate qu'on a consacré $98,000 par mille à 80 p. 100 de la longueur de la ligne sur laquelle on a fait des travaux de terrassement, je ne m'étonne pas que l'honorable représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) ne veuille pas que la ligne soit payée à sa valeur. Je comprends parfaitement pourquoi il préférerait qu'on lui rembourse ce que le chemin de fer a coûté, ou ce qu'on prétend qu'il a coûté. En supposant que, quand il s'est agi de faire le tracé de cette ligne, comme cela est arrivé pour une grande partie du Pacifique-Canadien, quand il fut construit, on ait choisi la plus mauvaise route possible, bien qu'il y eût d'autres routes préférables à proximité, pourquoi ce gouvernement, en prenant possession du chemin de fer, irait-il payer pour les erreurs commises par ceux qui ont construit la ligne? Ou bien, pourquoi achèterait-il ce chemin de fer à un prix supérieur à la valeur que ce chemin de fer peut représenter pour lui? Nous achetons cette ligne pour le peuple du Canada. Je le demande, y a-t-il un seul homme, siégeant à la droite de cette Chambre, qui, s'il fallait mettre son propre argent dans cette entreprise, achèterait cette ligne à de semblables conditions? Dirait-il: "Eh bien, je vais vous payer ce que vous avez dépensé avec l'intérêt de votre argent?" Ou bien, dirait-il: "Je veux bien acheter ce chemin de fer, mais au prix que cela peut valoir pour moi?" C'est là toute la situation.

Mon honorable ami s'adresse au juge de la cour d'Echiquier, au lieu de s'en remettre à ses propres fonctionnaires. Un de ceux-ci a fait un rapport démontrant que la valeur du chemin est environ la moitié du prix que le ministre intérimaire des Chemins de fer se propose de payer. Mais le ministre refuse de s'en tenir à ce rapport, car alors il ne serait pas en mesure de passer une somme considérable d'argent à certains de ses partisans qui siègent en arrière de lui, et, cela non pas pour le plus grand avantage du pays, mais dans un but politique et rien autre chose. Quand le gouvernement en viendra à mieux considérer la question, j'espère qu'il retirera ce projet de loi, et je prie les ministériels de bien considérer l'effet de toute cette affaire. Si on achète ce chemin dans de telles conditions, comment le gouvernement pourra-t-il refuser de prendre possession des embranchements de l'Intercolonial, bon nombre desquels il a promis d'acheter? Est-ce que les propriétaires de ces

chemins ne pourraient pas aussi nous demander qu'on leur achète ces lignes, non pas en invoquant le projet de loi adopté assez récemment pour permettre au gouvernement de prendre possession d'embranchements, mais aux mêmes conditions que cette ligne? Ne voyez-vous pas où tout cela va aboutir? Une chose suivra l'autre rigoureusement, et cela au moment où le gouvernement du pays ne saurait se permettre semblables largesses. Les ministres nous parlent d'économie. Or, quelle économie pratiquent-ils? Aux dernières heures de la session, quand les députés ne peuvent pas se renseigner exactement sur l'énormité de ce qu'on nous propose, voilà qu'on nous soumet une mesure des plus importantes. Nous ne connaissons pas encore la moitié de cette affaire, et cependant on vient nous proposer d'ajouter dix millions à la dette du Canada pour une entreprise qui, j'ose le dire, ne paiera jamais un seul sou d'intérêt. Il en sera de ce chemin de fer comme de l'Intercolonial; si nous retirons nos frais d'exploitation, il faudra s'estimer très heureux. Ainsi, nous aurons ajouté 10 millions de dollars à notre dette, ce qui représentera un demi-million de dollars chaque année pour l'intérêt tant que cela durera, à moins que nous ne remboursions le principal.

Je le répète, c'est là la proposition la plus condamnable qu'on ait jamais soumise au Parlement, et je viens demander au ministre intérimaire des Chemins de fer de mieux étudier les questions et de décider si, dans l'intérêt du pays, il ne devrait pas retirer ce projet de loi; car, je le sais fort bien, le ministre ne pourrait pas se présenter devant ses propres électeurs ou devant tout auditoire pour justifier la remise de ces 10 millions. Il ne pourrait se présenter dans aucune circonscription du Canada, si ce n'est peut-être celle qui doit retirer avantage de cette transaction, et justifier cette ligne de conduite. Je le répète, je reconnais volontiers que c'est le devoir du Gouvernement d'aider au parachèvement de ce chemin de fer, mais nous ne devrions pas l'acheter. Je conserve l'espoir que si on fait quelque chose ce sera sous forme d'aide à ce chemin de fer, mais non pas jusqu'au point d'en venir à un achat.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député qui m'a précédé se plaint que nous n'avons pas suffisamment éclairé la députation sur les faits. De tous les députés, c'est bien lui qui est le moins autorisé à se plaindre de la pénurie de faits. Je n'ai jamais réussi à constater qu'il se préoccupât des faits; en réalité, les faits, loin de l'aider, semblent plutôt gêner la marche de ses dénonciations. Son premier souci, en prenant la parole, c'est de mettre au rancart tout ce qui a l'apparence même de faits et de vérité, et d'y substituer les fictions de son imagination, et muni d'une abondante provision de superlatifs, de se lancer à l'attaque du Gouvernement. S'il m'était possible d'ajouter à sa provision d'adjectifs et surtout de superlatifs, je lui rendrais un service bien plus précieux qu'en essayant de lui fournir des faits sur un sujet quelconque.

Nous avons atteint cette étape du débat où les députés avouaient, en se plaçant sous l'angle de l'intérêt public, qu'il est nécessaire de se préoccuper de la situation, relativement au chemin de fer de Québec-Saguenay.

L'hon. M. LEMIEUX: La partie non terminée.

L'hon. M. MEIGHEN: La partie inachevée du chemin de fer. Pour le moment, je laisse de côté les deux autres chemins, le Lotbinière-Mégantic et de Montmorency-Charlevoix, dont le trafic est lucratif, au dire de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), qui, de tous les députés de la gauche, peut sans doute se prononcer à cet égard en meilleure connaissance de cause. Au dire des honorables députés de la gauche, le Gouvernement a le devoir de se préoccuper de la situation relativement au chemin de fer de Québec-Saguenay, eu égard à la nécessité de faire bénéficier d'un service de chemin de fer les populations de cette région, qui ne comptent pas seulement quelques milliers d'âmes, mais bien près de 100,000, si l'on comprend dans ce chiffre les établissements de l'intérieur, plus ou moins éloignés du réseau.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Non pas 100,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Et à un autre point de vue, ils avouent qu'il s'agit d'empêcher le sacrifice inutile des sommes énormes déjà consacrées à cette ligne de chemin de fer et d'obvier à la nécessité de répéter cette dépense, une fois le chemin de fer terminé.

L'hon. M. OLIVER: Le solliciteur général prétend-il que ce soit là l'attitude prise par les députés de la gauche?

L'hon. M. MEIGHEN: Oui.

L'hon. M. OLIVER: Je tiens à dégager ma propre responsabilité de pareille attitude.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député est tout disposé à abandonner ces populations à leur sort. Au lieu de servir les populations établies sur les bords du Saint-Laurent, il préfère construire des élévateurs là où il en existe déjà qui demeurent à moitié vides, et installer un service de wagons Pullman sur la voie entre Québec et Cochrane. Si je ne me trompe, il demande au Gouvernement d'établir un service de wagons Pullman sur cette ligne, avec la perspective de voir ce service utilisé par un seul voyageur par mois. Voilà la proposition formulée faite par l'honorable député, à titre d'alternative.

L'hon. M. OLIVER: Il y aurait plus de trafic entre Edmonton et Cochrane que de Québec à la Chute-Nairn.

L'hon. M. MEIGHEN: Je révoque la chose en doute. Je préférerais mettre en service six milles de chemin de fer que d'en exploiter plusieurs centaines de milles. Sans doute, la politique de chemins de fer préconisée par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) nous est parfaitement connue. Il était membre du défunt gouvernement. On connaît la politique de l'ancien gouvernement en matière de chemins de fer, et plus que tout autre, l'honorable député a le droit de pérorer en connaissance de cause, sur l'engorgement des transports de grain dans l'Ouest canadien. Le député d'Edmonton peut parler, de science certaine, de cette question, puisque, tous les ans, lorsqu'il était ministre dans l'ancien cabinet, l'Ouest canadien a été témoin d'un engorgement de transport de blé.

Chaque année, lorsqu'il était membre du gouvernement du jour, il a fallu renvoyer le blé chez les cultivateurs, et attendre plusieurs mois, et même une année, pour l'expédier.

Jusqu'en 1911 inclusivement, cet encombrement de transports a été d'occurence régulière, et à cette époque, la récolte de l'Ouest égalait à peine la moitié de la récolte de l'an dernier. Le ministère dont faisait partie l'honorable député a consacré des millions de dollars à des lignes de chemins de fer qui ne pouvaient rendre aucun service avant nombre d'années. Quelle était donc, en matière de chemins de fer, la politique de l'honorable député d'Edmonton et du gouvernement dont il était l'un des titulaires? Une politique de gaspillage et d'indigence. Leur système ne consistait pas à dépenser les deniers de l'Etat pour venir en aide à une population de 100,000 âmes sur les bords du Saint-Laurent, mais à consacrer des millions de dollars à des chemins de fer dans les solitudes du Nord où nul être humain ne saurait vivre. Voilà la politique du gouvernement précédent. Dans une moitié du pays, des marchandises sans chemins de fer pour les transporter, et dans l'autre moitié, des chemins de fer sans marchandises à transporter, voilà quel était le système de nos prédécesseurs.

C'est un système de laisser pourrir du blé dans l'Alberta et les rails se rouiller dans Québec, un système de paralysie du trafic pour le grain de l'Ouest et d'orgie à l'année pour les entrepreneurs de l'Est. C'est la politique des chemins de fer à laquelle l'honorable député d'Edmonton a donné son adhésion et je ne m'étonne pas que nous écartions un peu rapidement toutes les suggestions qu'il nous offre actuellement.

Mais je vais examiner la suggestion la plus raisonnable qui paraît recueillir l'adhésion presque générale des honorables députés de l'opposition, celle qui est relative à ce chemin de fer Québec-Saguenay et disant qu'au lieu d'annexer le chemin de fer en vertu d'une expropriation, à un prix ne dépassant pas $4,135,000, ou le coût réel, nous devrions prêter assez d'argent pour permettre aux propriétaires de compléter la ligne. Permettez que j'examine cette proposition des honorables députés d'en face sur laquelle ils semblent tous s'entendre, même l'honorable député d'Edmonton.

L'hon. M. LEMIEUX: Je voudrais renseigner mon honorable ami à ce sujet. Il y a trois chemins de fer. Le Lothbinière-Mégantic est sur la rive sud du Saint-Laurent et, pour ma part, je ne pense pas que le Gouvernement devrait acheter cette ligne. Il n'y en a aucun besoin. Puis il y a le Québec-Montmorency qui va de la ville de Québec à Saint-Jean-des-Chaillons. Cette ligne est terminée; elle fonctionne bien et il n'y a aucune nécessité que le Gouvernement achète ce tronçon. Mais, suivant moi, le Gouvernement devrait inscrire un crédit au budget ou présenter une nouvelle subvention aux chemins de fer en vue de l'achèvement du Québec-Saguenay qui va de Saint-Jean-des-Chaillons à la Chute-Niara.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est exactement la contre proposition dont je parlais. Je présume que l'opposition veut dire une évaluation sous forme de prêt au Québec-Saguenay pour l'achèvement de cette ligne.

Il faudrait que ce soit au moyen d'un prêt si nous ne prenons pas la ligne à notre charge. Nos honorables adversaires disent qu'il faudra engager $10,000,000 avant que la ligne ne soit terminée. Il faut d'abord un placement—c'est ce que nous faisons—de $4,135,000 pour régler toutes les questions de détail du Québec-Saguenay, et de cette somme il faut retrancher $116,000 qui se trouvent en compte de fidéicommis, réduisant le déboursé en réalité à $4,019,000. Il faut $33,000 pour le Lotbinière-Mégantic, ce qui fait un total de $4,349,000, auquel on doit ajouter $2,500,000 pour la ligne de Québec-Charlevoix, ou un total de $6,849,000. C'est le total maximum pour les trois chemins de fer en vertu du bill actuel et il sera moindre, à moins que l'on ne prouve qu'on a dépensé plus que cela pour cette ligne. Supposons qu'il atteigne le maximum de $6,849,000. Les honorables députés de l'opposition disent qu'avant l'achèvement de la ligne, le total atteindra $10,000,000. Il n'y a qu'une voie à compléter, celle du Québec-Saguenay et par conséquent, ils prétendent qu'il faudra $3,251,000 pour achever le Québec-Saguenay et ils demandent à la Chambre de mettre dans le budget une somme de $3,251,000 sous forme de prêt au Québec-Saguenay.

M .TURRIFF: Je n'ai pas proposé cela.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député n'a conseillé aucun moyen, mais il voudrait que l'on accordât de l'aide pour compléter le Québec-Saguenay et il a dit qu'il faudrait en tout $10,000,000 ou en d'autres termes qu'il faudrait $3,251,000 pour compléter cette ligne.

M. TURRIFF: Pourquoi pas la subvention ordinaire?

L'hon. M. MEIGHEN: Comment complèterez-vous la ligne avec la subvention usuelle si, comme le dit l'opposition, il faudra $3,251,000 pour l'achever?

M. TURRIFF: Que les propriétaires fassent quelque chose.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député a dit qu'il leur fournirait une allocation libérale pour leur permettre d'achever la voie et vous ne pouvez pas les mettre en état de le faire si vous ne leur fournissez pas de l'argent et d'après l'opinion de l'opposition, ce sera la somme qui leur faudra. Il n'y a pas d'autre moyen d'y arriver. La proposition de l'opposition est de leur prêter $3,251,000.

M. TURRIFF: Mais non.

L'hon. M. MEIGHEN: Alors, où en serions-nous? Nous aurions $6,100,000 d'obligations de la compagnie, d'après les chiffres donnés: $4,600,000 d'obligations françaises et $1,500,000 d'obligations canadiennes, faisant un total de $6,100,000. Nous aurions alors au débit de la compagnie un total de $9,351,000 et nous aurions une seconde hypothèque.

M. TURRIFF: Je tiens à dire absolument et positivement que je n'ai pas dit et que je n'ai entendu de ce côté personne autre dire que nous devrions inscrire au budget trois millions et quelques centaines de mille dollars pour compléter la ligne. L'honorable ministre met dans notre bouche des paroles qui n'ont jamais été prononcées et il le sait.

L'hon. M. MEIGHEN: C'est la seule déduction que pourrait faire l'honorable député, à moins qu'il n'ait dit des balivernes. A quoi bon parler de voter $3,000 par mille quand il dit qu'il faudra $10,000,000 pour terminer la ligne. Notre maximum est $6,849,000 et d'après la prétention de mes honorables amis cela laisse $3,251,000 comme somme nécessaire pour achever les travaux. Vous ne pouvez pas y arriver autrement.

M. TURRIFF: Mon honorable ami pose-t-il ce principe que les propriétaires ne devraient rien faire?

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pose aucun principe, c'est celui de l'honorable député dont je m'occupe. Je dis qu'il n'y a aucune manière de compléter la ligne, sauf en fournissant de l'argent, et quand ils viennent demander au Parlement de voter $3,000 par mille, les honorables députés de l'opposition disent des niaiseries évidentes.

L'hon. M. OLIVER: Pourrais-je suggérer...

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député aura le temps de faire toutes les suggestions qui lui plaira, et je le complimenterai, s'il en fait.

L'hon. M. OLIVER: Ce qu'a dit l'honorable député d'Assiniboïa, si je l'ai bien compris, c'est qu'il consentait volontiers à venir en aide au chemin de fer. Il n'a pas dit qu'il voulait le construire. Je pense qu'il était consentant à donner au chemin de fer la subvention ordinaire et que c'était aux propriétaires à trouver l'argent pour finir la ligne. C'est à eux qu'elle appartient et non à nous.

L'hon. M. MEIGHEN: La subvention ordinaire a été donnée et elle n'a pas suffi à terminer la ligne. Rien ne pourra la

terminer sauf une somme d'argent, la compagnie est au bout de son rouleau. La position des honorables députés de l'opposition était, comme je l'ai dit, jusqu'à ce qu'ils aient vu qu'ils étaient pris.

L'hon. M. OLIVER: Je demande pardon à l'honorable ministre; il ne doit pas parler d'une position qui n'existe pas.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne pense pas que l'honorable député d'Edmonton l'ait dit; je ne l'ai pas accusé, mais l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) et l'honorable député de Rouville ont soutenu que nous devrions fournir de l'argent pour achever la ligne.

Quelques DEPUTES: Du tout.

M. TURRIFF: Je déclare absolument que je n'ai pas dit cela et que le solliciteur général place de propos délibéré dans ma bouche des paroles qui sont absolument fausses.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. Je dois demander à l'honorable député de retirer ce qu'il vient de dire.

M. TURRIFF: Je le retirerai quand le solliciteur général aura retiré ce qu'il a dit, pas auparavant.

M. le PRESIDENT: Je ne crois pas que la conduite des débats dans cette Chambre serait aidée si l'honorable député prenait cette attitude et je crois que l'honorable député sera le premier à le comprendre. S'il y a une question de règlement à être posée au sujet de quelque chose qu'aurait dit le solliciteur général, je serai très heureux de m'en occuper. Comme j'ai compris le solliciteur général, il faisait un argument sur une déclaration générale qu'il supposait avoir été faite par des membres de l'opposition. Je n'ai pas compris autrement ses paroles. Je demanderai à l'honorable député d'Assiniboïa de retirer ce qu'il a dit, car il enfreint évidemment le règlement.

M. TURRIFF: Par respect pour votre décision, monsieur le président, et comme je ne veux pas violer le règlement de la Chambre, je retirerai ce que j'ai dit et je demanderai que le solliciteur général retire la déclaration qu'il a faite et que je nie absolument. Je déclare qu'il n'y a pas un mot de vrai dans ce qu'a dit le solliciteur général. Je lui demande de retirer sa déclaration.

L'hon. M. MEIGHEN: Si j'ai d'une manière quelconque dénaturé ce qu'a dit l'honorable député, tout ce que j'ai à dire c'est que la façon dont je me suis exprimé était beaucoup plus compréhensible que la manière dont il l'a dit et qui fait beaucoup plus d'honneur à son intelligence.

M. TURRIFF: Je tiens à ce que la déclaration soit retirée.

M. le PRESIDENT: Je ne pense pas que le solliciteur général ait refusé d'accepter ce qu'a dit l'honorable député d'Assiniboia. L'honorable député d'Assiniboia veut-il dire à quelle observation particulière du solliciteur général, il s'objecte.

M. TURRIFF: Le solliciteur général a dit, en faisant allusion à moi que les membres de l'opposition proposaient d'avancer à cette ligne inachevée de Saint-Joachim à Chute-Nairn, plus de $3,000,000.

Je n'ai jamais fait une telle affirmation, et je voudrais que le solliciteur général en convienne.

M. le PRESIDENT: Si j'ai bien compris, le solliciteur général n'a jamais affirmé que l'honorable député d'Assiniboïa ait dit cela. J'ai compris qu'il a affirmé que c'est là la conclusion logique du raisonnement qu'a avancé l'honorable député; or, s'il en est ainsi, je ne vois pas de quoi il peut bien avoir à se plaindre.

M. TURRIFF: Je n'insiste pas. Nous avons deux genres de décisions, selon qu'il s'agisse de la droite ou de la gauche.

L'hon. M. MEIGHEN: Monsieur le président vient de résumer exactement le raisonnement que j'ai posé, or, à moins que ce ne soit là le sens de l'affirmation qu'a faite l'honorable député (M. Turriff) je crains beaucoup qu'elle ne soit pas de nature à rendre justice à son intelligence.

Dans l'intervalle, j'ai fait quelques calculs afin de me rendre compte de ce que signifierait exactement la prétention de l'honorable député. Il affirme à cette Chambre—et ce sont là ses chiffres, non les miens—qu'il faudra dépenser $10,000,000 pour achever la ligne et $3,251,000 afin de parachever le Québec-Saguenay. Cette somme de $10,000,000, c'est son estimation à lui. Or, je constate que l'addition de ces sommes représentent une dépense d'environ $55,000 par mille. Il propose donc que l'Etat termine un chemin de fer qui coûte $55,000 par mille en accordant à la compagnie une subvention de $3,200 par mille . Voilà à quoi se résume le plan que suggère l'honorable député.

M. TURRIFF: Le solliciteur général est plus intelligent que cela.

L'hon. M. MEIGHEN: Je le sais très bien; mais l'honorable député ne connaît pas la question.

M. TURRIFF: Mon honorable ami sait fort bien, comme le savent du reste tous les membres de la Chambre, que l'on accorde une subvention de $6,400 par mille à tout chemin de fer dont la construction coûte aussi cher que celui-à.

L'hon. M. MEIGHEN: Je concède cela à mon honorable ami. Admettons que nous accordions à la compagnie une subvention de $6,400 par mille; mais il serait encore nécessaire de trouver $49,000 par mille; or, il essaie de faire croire à cette Chambre qu'il ferait face à la situation et aiderait au parchèvement de ce chemin de fer en contribuant $6,400 par mille lorsque le coût d'établissement sera de $55,000 par mille.

M. TURRIFF: Je n'ai jamais prétendu cela.

L'hon. M. MEIGHEN: L'honorable député se rend-il compte enfin combien le plan qu'il suggère est défectueux?

M. TURRIFF: Pas du tout; mon honorable ami recommence encore à dénaturer complètement ce que je dis.

L'hon. M. MEIGHEN: Mais la façon dont l'honorable député s'est exprimé revient à ceci: C'est que nous devrions fournir $6,400 de plus par mille dans le vain et trompeux espoir que nous pourrions obtenir d'autres sources les $40,000 ou $50,000 par mille qui sont absolument nécessaires pour terminer la construction de ce chemin de fer.

L'hon. M. OLIVER: Ce chemin de fer n'appartient pas à l'Etat?

L'hon. M. MEIGHEN: Je le sais bien qu'il n'appartient pas à l'Etat; pourtant, les députés de la gauche qui siègent en arrière de mon honorable ami déclare qu'il est de notre devoir de faire finir cette voie ferrée. Or, pour cela, il faudrait nécessairement que nous prêtions de l'argent à la compagnie; car tous les autres moyens ont été épuisés.

Jusqu'à ce jour, ce chemin de fer a émis des obligations pour environ $6,100,000; à tout événement, la compagnie a vendu des obligations pour à peu près $5,000,000, et le reste, elle le doit d'une façon ou de l'autre. Mais disons pour un instant que la compagnie soit endettée de $5,000,000, si nous avançions de l'argent à la compagnie, l'Etat ne serait garanti que par une seconde hypothèque, venant à la suite d'une première hypothèque de $5,000,000.

Or, par la présente transaction, nous achetons le chemin de fer à ses propriétaires dans l'état où il se trouve actuellement pour une somme d'un peu plus de $4,000,000. J'en appelle à l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), ne concluons-nous pas une meilleure affaire, n'est-ce pas là une politique plus sage que d'avancer de fortes sommes à la compagnie sous la garantie d'une seconde hypothèque, venant après la première hypothèque de $5,000,000, surtout lorsque le prix d'achat est moins élevé que la somme que représente cette première hypothèque.

Est-ce que cette politique n'est pas préférable à celle que préconise l'honorable député de Rouville? Suivant moi, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) veut être juste relativement à cette affaire. Au cours des observations qu'il a faites, il ne s'est pas rendu compte des sommes que l'exécution de ce plan coûterait au pays. Qu'adviendrait-il de ces sommes si l'on s'en tient à son propre raisonnement? En réalité, nous n'avons jamais eu l'intention de placer $10,000,000 dans cette entreprise. Ce sont là les chiffres de nos amis de l'opposition. Cependant, ce ne serait pas au bénéfice du pays, nous n'agirions pas en hommes d'affaires, si nous décidions de prêter de fortes sommes à la compagnie du Québec-Saguenay, sur seconde hypothèque, lorsque nous avons l'alternative d'acheter ce chemin de fer au prix de $4,019,000.

J'en appelle au sens des affaires que possèdent les membres du Parlement, et je leur pose la question: Ne vaut-il pas mieux pour le pays acquérir cette voie ferrée au coût de $4,019,000, que d'avancer de fortes sommes d'argent à la compagnie Québec-Saguenay, et prendre en garantie une seconde hypothèque sur ce chemin de fer, qui est déjà endetté pour une somme, de $5,000,000?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Vu que nous sommes arrivés aux derniers jours de la session, nous ferions bien, à mon avis, d'essayer de nous placer sur un terrain solide pour discuter cette question importante, car il faut bien se l'avouer, un bon nombre des arguments qui ont été soulevés au cours de ce débat sont hors de propos et bien loin de se baser sur les faits.

L'honorable solliciteur général (M. Meighen) a affirmé que ces trois chemins de fer que le Gouvernement se propose d'acheter afin de les ajouter au réseau des chemins

de fer de l'Etat, sont appelés à desservir une population de 100,000 âmes. Il est entièrement dans l'erreur à cet égard. Prenons d'abord le chemin de fer Lotbinière-Mégantis. Cette ligne part des rives du Saint-Laurent pour aller rejoindre le chemin de fer du Grand-Tronc dans le comté de Mégantic.

Un honorable député a déclaré—c'est l'honorable député de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), si ma mémoire est fidèle, que ce chemin de fer serait d'un grand bénéfice pour la population du comté de Mégantic.

La population du comté de Mégantic est d'environ 20,000 âmes, mais cette voie ferrée ne lui servira à rien du tout. La population de Lyster, un village situé à l'extrémité du comté, qui a affaire à Québec ou à Montréal, est bien mieux desservie par le Grand-Tronc qu'elle ne le sera par ce chemin de fer.

Cette voie ferrée en saurait être utile qu'à une partie de la population de Lotbinière, et c'est le petit nombre; cependant, je ne m'oppose nullement à ce que cet embranchement soit ajouté au réseau des chemins de fer d'Etat.

Traversons maintenant de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent. Les deux chemins de fer de la rive nord: Le Québec-Montmorency-Charlevoix et le Québec-Saguenay desserviront une partie de la population du comté de Québec, 20,000 âmes peut-être, et à peu près la même population dans le comté de Charlevoix.

La ligne en question ne peut être d'aucune utilité à la population des comtés de Chicoutimi et de Saguenay, sauf dans le cas où l'on déciderait de la prolonger de la Malbaie à la rivière du Saguenay. Il est évident qu'alors le chemin de fer pourrait être de quelque utilité à la population de cette région; sans cela, je ne vois pas trop à qui il pourrait servir. Au cours du débat on a soulevé un argument très fort, suivant moi, et qui m'a frappé: C'est que cette région est habitée par des plus anciens colons du pays et qu'ils sont encore absolument privés de communications par voie ferrée à l'heure actuelle. Néanmoins, je n'hésite pas à le déclarer, ce chemin de fer ne contribuera jamais à atteindre le but qu'a mentionné, hier, le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux, lorsqu'il a affirmé que l'exploitation de cette voie ferrée contribuerait à faire progresser l'agriculture dans cette partie du pays. Il n'y a plus de colonisation à faire dans cette région, qui est montagneuse, mais qui est assez bien peuplée aujourd'hui. Il se pourrait que l'exploitation du chemin de fer donnât un regain d'activité à l'industrie du bois, mais je doute fort que cette industrie ou n'importe quelle autre soient mieux desservies par le chemin de fer qu'elle ne le sont à l'heure actuelle, par la route du Saint-Laurent.

Pourtant, en ces temps de progrès, les gens veulent avoir des communications par voie ferrée; or, depuis assez longtemps, on a fait tout au monde pour faire croire à la population de cette région que ses désirs seraient accomplis. Combien elle a été déçue dans ses espérances!

C'est fort malheureux pour la population de la région que la compagnie se soit trouvée en mesure d'achever l'entreprise qu'elle a commencée.

Je ne suis pas très au courant des circonstances, mais ce n'est certainement pas dû au manque de fonds si le chemin de fer n'est pas terminé; car, si nous en croyons les affirmations qu'à faites hier le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux, la compagnie a dépensé un peu plus de $5,000,000 sur la partie du chemin de fer qui va de Québec au Saguenay.

De Saint-Joachim à la Malbaie, la distance est d'environ 62 milles, tandis que la Malbaie à la Chute-Nairn, il n'y a que 6 milles, disons donc 70 milles en tout. Assurément, une somme de $5,000,000 aurait dû suffire amplement pour l'établissement d'un chemin de fer comme celui-là. Je connais très bien cette partie du pays, et sauf aux environs du Cap-Tourmente, la région ne présente aucune difficulté en ce qui a trait à la construction d'une voie ferrée. Le reste de la ligne traverse une contrée parfaitement de niveau, de sorte que dans ces conditions-là, la construction d'une voie ferrée n'offre aucunes difficultés. La main-d'œuvre était abondante et l'on n'a rencontré nul obstacle appréciable. Dans mon opinion, la compagnie avait donc tout ce qu'il lui fallait pour terminer l'entreprise, mais en dépit de tout, l'affaire est tombée à l'eau.

Loin de moi l'idée de faire preuve de sévérité ou de m'ériger en justifier. Tout ce que je veux savoir, c'est que la population de cette région est privée de communications avec le reste du pays durant la plus grande partie de l'année, parce que la compagnie n'est pas en état de prolonger sa ligne jusque-là. Tous les gouvernements qui se sont succédés aux affaires ont reconnu l'utilité de ce chemin de fer. Le Gouvernement fédéral a accordé à la compagnie la subvention ordinaire jusqu'à concurrence de $6,400 par mille et le gouvernement de la province de Québec a aussi subventionné généreusement l'entre-

prise; je ne sais pas au juste à combien s'élèvent ces subventions, mais je sais qu'elles furent généreuses. Grâce à tous ces secours, la compagnie aurait donc dû être en mesure de construire ce chemin de fer, il devrait être en pleine exploitation, à l'heure actuelle. Mais elle ne l'a pas fait. Il ne serait pas juste, toutefois, que la population de la région fut condamnée à souffrir par suite des erreurs qu'à commises la compagnie. Je suis donc disposé à faire preuve de générosité en toute cette affaire et à accorder à la population de la région nord du Saint-Laurent l'appui auquel elle a droit. Nous traversons des temps difficiles, c'est vrai; ce n'est peut-être pas le moment le plus propice que nous aurions pu choisir pour régler cette question; il est également vrai qu'il nous faut exercer la plus grande discrétion possible dès qu'il s'agit de lancer de nouvelles entreprises; mais malheureusement, il ne s'agit pas d'une entreprise nouvelle, et pour ma part, je désire que ce chemin de fer soit achevé.

Je voudrais bien savoir pour quelle raison le Gouvernement a eu recours à cette façon de procéder. L'année dernière, il a déposé une mesure devant le parlement afin de se faire autoriser à acquérir des embranchements de chemin de fer. Pourquoi donc ne procède-t-il pas sous le régime de cette loi pour faire l'acquisition des chemins de fer en question?

Pourquoi ce changement dans le mode de procédure? Le mode actuel prête à une foule de difficultés. Voici ce que dit le bill:

1. Le Gouverneur en conseil peut autoriser le ministre des Chemins de fer et des Canaux et lui donner le pouvoir d'acquérir, sous le régime d'une loi modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat et portant autorisation d'acheter certains chemins de fer, chapitre 16 des lois de 1915, et aux clauses et conditions que le Gouverneur en conseil peut approuver, les chemins de fer décrits dans l'annexe à la présente loi, ainsi que le matériel, les dépendances et propriétés employés dans l'exploitation de ces chemins de fer que le Gouverneur en conseil peut juger nécessaires pour leur mise en service.

2. La considération à payer pour chacun des chemins de fer et pour tout matériel, dépendances et propriétés qui peuvent être acquis comme susdit sera leur valeur telle que déterminée par la cour d'Echiquier du Canada.

Le prix doit être déterminé par la cour d'Echiquier. Fort bien. Mais à qui l'argent ira-t-il? A des gens dont les noms ne figurent pas ici. Nous nous départissons de l'argent qu'il faudra pour payer ce prix dont nous ignorons le quantum, et pour le payer à qui et comment? Nous ne le savons pas, non plus, et une fois le bill adopté, nous n'aurons plus rien à dire. C'est un point important.

Je vais maintenant donner lecture de l'amendement de l'honorable ministre:

La dite valeur sera le coût réel desdits chemins de fer, moins la dépréciation qu'ils ont subie, mais elle ne devra pas excéder $4,465,000, abstraction faite de la dette hypothécaire, qui devra être assumée par l'Etat, mais ne devra pas excéder, en tout, $2,500,000.

Le Québec-Saguenay a une dette hypothécaire de $4,800,000, et de son côté, le Québec-Montmorency est grevé de certaines obligations. Jusqu'à concurrence de quel montant? Nous l'ignorons.

L'hon. M. MEIGHEN: $2,500,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Soit près de $7,000,000 en tout. Les obligations du Québec-Montmorency ne sont pas inscrites à la Bourse; l'honorable député de Charlevoix l'a dit, elles sont entre les mains de puissants capitalistes de Québec. Ils ne les revendront pas au-dessous du pair et ils auront raison, car elles ne valent pas moins; mais on ne peut en dire autant des obligations du Québec-Saguenay, celles-ci sont cotées à 70. Nous allons acquérir la ligne libérée de toutes dettes, de toutes obligations, la payer $4,465,000, et payer, en sus, la dette hypothécaire ou garantie par les obligations, pourvu qu'elle n'excède pas $2,500,000.

L'hon. M. MEIGHEN: Les $2,500,000 resteront au débit de la ligne Montmorency-Charlevoix, le reste sera entièrement effacé et le prix d'achat ira aux porteurs d'obligations.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'ai fait ces citations que pour montrer jusqu'à quel point le bill laisse à désirer. Il n'est pas clair. Si l'on avait procédé en vertu du bill de l'an dernier, il n'y aurait pas de place pour le doute, nous aurions su à quoi nous en tenir. On a tort de tout laisser à la discrétion de l'Exécutif.

Mon honorable ami le solliciteur général a beaucoup parlé du bill relatif à l'acquisition des embranchements, l'an dernier. Ce bill disposait que le contrat serait d'abord passé par le ministre des Chemins de fer, moyennant l'autorisation de l'Exécutif, puis ratifié par le Parlement. Pourquoi n'adoptez-vous pas ce mode? Pourquoi venez-vous demander au Parlement de donner au cabinet toute discrétion pour bâcler l'affaire? Il n'y avait qu'à observer les formalités imposées par la loi de l'an dernier. Il n'y a pas de doute qu'il fallait venir au secours de la popula-

tion desservie par ce chemin de fer; mais le seul bon moyen, c'était d'agir conformément aux dispositions de la loi adoptée l'an dernier.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne me rappelle pas quel est l'article en vertu duquel le contrat doit être ratifié par la Chambre. Je n'en nie pas l'existence; mais il me semble, tout d'abord et sans plus de réflexion, que tout en autorisant l'acquisition de la ligne en vertu de la loi de l'an dernier le bill ne nous dispense d'aucune des obligations imposées par cette loi. Par conséquent, si elle dit qu'un contrat comme celui-ci doit être ratifié par le Parlement, nous devrons demander au Parlement de le ratifier. Nous ne cherchons pas d'autre autorisation. Nous avions pensé—dans notre innocence—que ce bill aurait pour effet de restreindre nos pouvoirs au lieu de les augmenter. Nous voulions acquérir la ligne en vertu de la loi de 1915 et conformément à toutes les obligations et restrictions qui y sont prévues; nous voulions même ajouter à ces restrictions en décrétant qu'il ne nous serait permis de payer aucun prix non seulement avant que le Parlement l'eût approuvé, mais pas même avant que la cour d'Echiquier l'eût ratifié d'après la base fixée.

(L'article 1er est adopté.)

Sur l'article 2 (valeur fixée par la cour d'échiquier).

L'hon. M. REID: Je propose que l'on modifie cet article en y ajoutant les mots que voici:

La dite valeur sera le coût réel desdits chemins de fer moins la dépréciation qu'ils ont subie, mais ne devra pas excéder $4,465,000 abstraction faite de la dette hypothécaire, que l'Etat devra assumer mais qui ne devra pas excéder, en tout, $2,500,000.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: L'honorable solliciteur général a dit que l'argent devra être voté par le Parlement. Je lui répondrai que le Parlement n'est pas libre de refuser de voter cet argent, car il est lié par les dispositions du bill. Nous soumettons la question à la cour d'Echiquier, mais seulement quant au prix. Si le Parlement n'approuvait pas le prix fixé et refusait de le payer il se trouverait à répudier un contrat.

L'hon. M. MEIGHEN: Il me semble que le Parlement ne serait pas lié du tout, c'est-à-dire qu'il ne le serait pas plus qu'il ne l'est déjà par la loi de 1915. D'après cette loi la convention est faite par le Gouvernement avec le chemin de fer, et l'argent doit être ensuite voté, sinon la convention est nulle et de nul effet. Ce n'est pas lier les mains au Gouvernement ni ajouter à son obligation de voter l'argent, que de demander à la cour d'Echiquier d'aider à fixer le prix. Les obligations prévues dans les deux lois sont les mêmes.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Non pas. Voici ce que dit la loi de l'an dernier:

Mais aucune entreprise de construction d'un chemin de fer de plus de 25 milles ne sera concédée ni le prix d'achat de tel chemin de fer ou autre ouvrage ne sera payé avant qu'une somme d'argent à cette fin ait été votée par le Parlement.

Dans ce cas, vous prenez l'argent voté et vous faites votre contrat; mais ici vous faites d'abord le contrat et vous voyez ensuite à procurer l'argent. En vérité, mon honorable ami enlèverait un grand motif à mon objection s'il consentait à soumettre ce point à la décision du Parlement. Qu'il soit donc décidé que ce contrat sera réservé à la ratification du Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Je ne parle qu'en mon propre nom et sans avoir consulté qui que ce soit; mais je dirai que si ce mode est prévu dans la loi de l'an dernier, nous devrons faire et ferons ce que demande mon honorable ami; c'est, du moins, ce dont je suis convaincu.

M. MACDONALD: Pourquoi ne pas faire une déclaration définitive?

L'hon. M. MEIGHEN: J'en ferai une après huit heures.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (bill n° 102), déposé par M. Nickle, pour faire droit à Martha Isabella Kenny;

Le 2e (bill n° 103), déposé par M. Pardee, pour faire droit à William Thomas Craig.

COMMUNICATION D'UN MESSAGE DU SENAT.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu un message du Sénat dans lequel il déclare ne pas vouloir persister à soutenir son amendement au bill n° 91 tendant à modifier la loi sur les petites réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, amendement que la Chambre des communes avait rejeté.

REPRISE DE LA DISCUSSION SUR LE BILL RELATIF A L'ACQUISITION DES LIGNES QUEBEC-SAGUENAY ET LOTBINIERE-MEGANTIC.

La Chambre reprend la discussion en comité général sur le bill n° 101, tendant à autoriser l'acquisition de lignes de chemin autoriser l'acquisition des lignes de chemin de fer de Québec à la Chute-Nairn, et de Lyster à Saint-Jean-des-Chaillons.

Sur l'article 2 (valeurs fixées par la cour d'échiquier).

L'hon. M. MEIGHEN: Au moment où la séance a été suspendue l'honorable chef de l'opposition a prétendu que l'acquisition de ces voies ferrées se fera sous l'empire de la loi de 1915, et que cette loi oblige le Gouvernement à faire ratifier par le Parlement l'arrangement conclu entre lui et les propriétaires. Il a demandé si notre intention était de soumettre plus tard au Parlement, l'arrangement qui sera fait dans le cas actuel. Ma réponse a été que je ne me rappelais pas l'existence d'une semblable disposition dans la loi de 1915, mais que, vu que nous nous autorisions de cette loi pour faire l'acquisition de la ligne, nous serions astreints à toutes ses dispositions et que, si celle-ci s'y trouvait elle serait certainement observée. J'ai promis de donner une réponse plus précise à la reprise de la séance. Après avoir étudié la loi, j'ai constaté que la disposition en question ne s'y trouve pas. Cette loi, concernant l'acquisition de chemin de fer par voie d'achat ou d'expropriation, confère certains pouvoirs et impose certaines obligations au ministre et détermine certaines conditions. Une des conditions imposées est celle-ci: Aucun achat ne sera complet tant que l'argent à cette fin, n'aura pas été voté par le Parlement. Mais il n'y a rien qui oblige le Gouvernement à faire ratifier par le Parlement les conditions du marché conclu. Nous sommes exactement dans cette position aujourd'hui. Nous soumettons un projet de loi au Parlement; notre intention est d'acquérir certain chemin de fer et l'acquisition en sera faite sous l'empire des dispositions de la lci de 1915. Nous aurons à nous conformer à toutes les dispositions de cette loi, mais rien ne nous oblige à faire ratifier de nouveau, par le Parlement, le marché qui sera fait. La loi nous oblige naturellement à demander un crédit au Parlement et c'est ce qui sera fait dans ce cas, comme dans les autres.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: L'article dont j'ai parlé est ainsi conçu:

[M. l'Orateur.]

Pourvu, aussi, qu'aucun contrat pour la construction d'une ligne de chemin de fer dépassant 25 milles de longueur ne soit passé ou que le prix d'achat de tous pareils chemin de fer ou autre ouvrage ne soit payé avant que la somme nécessaire pour cette fin ne soit votée par le Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Cette disposition s'applique au cas actuel.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je n'en suis pas sûr. Vous vous écartez de la loi de 1915. Si l'intention du Gouvernement eût été de s'autoriser de cette loi, le ministre des Chemins de fer aurait fait un marché avec la compagnie pour l'achat de la ligne et aurait ensuite soumis le marché au Parlement. Mais dans le cas actuel, si je comprends bien, la vente est terminée du moment que le bill est adopté. Deux conditions sont posées —le prix, qui sera déterminé par la cour d'Echiquier, et l'application du prix ainsi déterminé. Quand ces deux conditions auront été remplies, le Parlement n'aura plus rien à y voir. Sans doute, l'argent ne sera pas payé avant d'avoir été voté par le Parlement; mais quand le bill aura été adopté, quand le tribunal agissant sous l'empire de cette nouvelle loi, aura fixé le prix, le Parlement pourra-t-il refuser de voter l'argent? Il sera lié par le contrat et c'est pourquoi je dis que, quel que soit le marché qui sera fait, il devrait être stipulé dans le bill que les conditions du marché et l'application du prix devront être ratifiées par le Parlement.

L'hon. M. MEIGHEN: Mon très honorable ami prétend que le bill impose deux conditions et que ce sont les seules que nous aurons à remplir. Je crois qu'il y en a plus que deux. La première est une condition essentielle: le prix doit être ratifié par la cour d'Echiquier.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Fixé.

L'hon. M. MEIGHEN: Fixé, par la cour d'Echiquier. Il y aura aussi plusieurs autres conditions à observer concernant l'achat, car, dans l'intérêt du public, il faudra tenir compte de certaines circonstances relatives aux droits des lignes concurrentes existant actuellement ou qui pourront être construites plus tard; ces différentes conditions sont prévues dans le bill. Cela n'empêche pas cependant que toutes les dispositions de la loi de 1915 devront être observées; il n'y a aucun doute sur ce point. Le vote préalable d'un crédit sera aussi nécessaire dans le cas actuel que dans tous les autres cas. La loi de 1915 ne dit pas quand le crédit devra être voté

par le Parlement, mais il faut qu'il soit voté pour que la vente prenne effet. C'est ce qui aura lieu dans le cas actuel; quel que soit le prix qui sera fixé, le Parlement devra voter la somme nécessaire, avant que la vente puisse prendre effet. Nous aurons à observer toutes les conditions imposées par la loi de 1915, en plus des conditions imposées par le présent bill. Les dispositions de la loi de 1915 s'appliquent à l'achat de ces lignes, faites sous l'empire de cette loi.

(L'amendement est adopté.)

M. SINCLAIR: Avant que ce bill soit adopté je désire enregistrer ma protestation. Je me suis abstenu jusqu'à présent de prendre part au débat, surtout parce que je n'étais pas bien au courant des détails de la question. J'ai suivi attentivement le débat, hier et cet après-midi, en vue de me renseigner et je crois que je manquerais à mon devoir envers mes commettants si je ne combattais pas le projet. Nos finances sont dans un état alarmant. Tout le monde admet que nous avons d'énormes obligations à remplir. Les crédits déjà votés pour la guerre et la part que nous aurons à contribuer dans les énormes dépenses qui se font actuellement en Europe et qui se continueront tant que la guerre durera, atteindront probablement un billion de dollars à la fin du présent exercice. L'intérêt sur cette dette absorbera plus de la moitié du revenu ordinaire du pays et je considère que c'est une imprudence impardonnable, de la part du Gouvernement, de se lancer dans une entreprise comme celle-ci, dans la situation où nous sommes. Le crédit du pays souffrira nécessairement des obligations contractées durant la présente session. Ce crédit n'est pas aussi solide aujourd'hui qu'il était il y a trois ou quatre ans. Actuellement, la petite province de la Nouvelle-Ecosse peut emprunter aux Etats-Unis, à un taux inférieur à celui que paie le Gouvernement canadien. Il n'en était pas ainsi il y a cinq ans, et cela nous donne une idée du tort que ce gaspillage des deniers publics fait de notre crédit à l'étranger.

On aurait supposé que les dépenses considérables nécessitées par la guerre auraient eu pour effet de restreindre nos autres dépenses. Mais, durant la présente session, nos dépenses à compte du capital, s'élèveront, si je me rappelle bien, à environ $50,000,000. C'est une somme énorme ajoutée à nos autres obligations, dans une seule année et en dehors de toutes les dépenses de guerre. Ces dépenses me paraissent sans excuse et de nature à ruiner notre crédit. Quand nous avons demandé un chemin de fer dans mon comté, le ministre a répondu que le Gouvernement ne pouvait rien faire dans un moment comme celui-ci. vu que le ministre des Finances n'avait pas les ressources nécessaires. Il nous a dit que si le ministre des Finances voulait lui fournir l'argent, il nous donnerait volontiers tous les chemins de fer dont cette partie du pays a besoin. Voici ma question et la réponse du ministre:

M. Sinclair: Le ministre dit-il qu'il est prêt à construire cet embranchement cette année, si le ministre des Finances veut lui fournir l'argent?

M. Reid: J'ai dit que tant que la guerre durerait, je n'oserais pas demander de l'argent pour construire ce chemin de fer.

Je me suis contenté de cette réponse parce que la guerre nous oblige a faire des dépenses énormes. Je me proposais de donner ces explications à mes commettants, car je les trouvais très plausibles. Mais quelle excuse pourrais-je leur donner maintenant? Comment leur expliquer qu'après m'avoir fait cette réponse, le ministre des Chemins de fer a demandé au Parlement $15,000,000 pour le Nord-Canadien et $8,000,000 pour le Grand-Tronc-Pacifique et nous propose maintenant un projet qui exigera une nouvelle dépense d'au moins $10,000,000?

Les dépenses faites pour le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique peuvent s'expliquer par des raisons d'intérêt national. On peut prétexter que ce sont de grandes entreprises qu'il ne faut pas laisser tomber en déconfiture. Je me rends compte de la force de cet argument. Mais quelles raisons peut-on donner pour justifier l'achat des chemins de fer qu'il est maintenant question d'acquérir.

Je regrette d'avoir à dire que nous ne pourrons pas avoir confiance dans la sincérité du ministre des Chemins de fer, quand il dit que ce n'est que le manque d'argent qui l'empêche de construire des chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse. Il devrait expliquer pourquoi il n'applique pas le même traitement à toutes les provinces. Le Solliciteur général prétend que ce chemin de fer desservira une population de 30,000 âmes. La ligne dont on demandait la construction dans l'est de la Nouvelle-Ecosse aurait desservi une population beaucoup plus nombreuse; elle aurait répondu aux besoins d'une population d'environ 40,000 âmes et aurait pu être construite pour le quart de la somme que l'on

se propose de consacrer au projet actuel.

Le premier ministre lui-même a promis il y a quelques années que ce chemin de fer serait construit. Il devrait, avant de mettre à exécution des projets aussi inconsidérés, se rappeler ses promesses. Il devrait tenir parole. J'ai l'idée, monsieur l'Orateur, qu'au fond il ne s'agit pas du bien public. Pour trouver la vraie raison il faut se reporter à l'élection de 1911. Mon honorable ami de Charlevoix (sir Rodolphe Forget), comme chacun sait, a pris une part très active à l'élection. Au mois de septembre 1911, il est revenu à la Chambre avec plus d'une chevelure à sa ceinture, et pour ses services de 1911, il s'attend que le Canada l'indemnise grassement. Je me suis laissé dire qu'un grand nombre réclame le titre de chef du parti nationaliste dans la province de Québec. On nous a déjà dit que M. Bourassa en était le chef; puis M. Armand Lavergne en a réclamé l'honneur; enfin on a mentionnà le nom du secrétaire d'Etat (M. Patenaude). Mais je suis convaincu que le chef véritable du parti nationaliste dans la province de Québec, celui qui s'est tenu au timon et qui a fait élire ses représentants, est mon honorable ami de Charlevoix. Dix millions, c'est cher pour environ vingt nationalistes qui donnent leur appui au ministère, c'est presque un demi million chacun que la nation se trouve à payer pour leurs services.

Le premier ministre lui-même ne peut nier que de payer un demi million pour un nationaliste est une véritable extravagance.

L'autre jour, au Sénat, on a discuté la guerre, et un honorable sénateur, qui s'est grandement intéressé à ce chemin de fer de Québec à Saguenay, a critiqué le ministère à cause de l'énorme dépense qu'on est à faire pour le recrutement et la guerre. Il a dit qu'il vaudrait bien mieux acheter avec cet argent le chemin de fer du Québec à Saguenay que de venir en aide à l'empire.

Quand, dans le hansard du Sénat, j'ai lu cette assertion, je la jugeai très déplacée, mais j'étais loin de me figurer que les ministres allaient se ranger à l'avis du sénateur et disposer de cet argent comme il le suggérait. Si nous avions à construire des chemins de fer, à les construire j'entends pour le bien de la nation, je pourrais établir nombre de comparaison pour montrer le besoin qu'ont d'autres endroits au Canada de chemins de fer. Mais, comme ce crédit est destiné à payer des dettes politiques, et nullement à construire des chemins de fer, il ne vaut pas la peine de discuter ce que l'on pourrait faire ailleurs de ces $10,000,000.

A quoi servirait d'établir des comparairons quand nous avons la certitude que cette dépense ne vise pas le bien public mais se fait dans le but de régler un ancien compte de mon honorable ami de la droite, qui joue un rôle si important dans cette comédie. J'ai pris la parole pour enrégistrer mon protêt contre cette mesure, ainsi que pour m'opposer au plus facheux projet dont jamais ait été saisi le Parlement du Canada.

M. GIRARD (texte): Monsieur le Président, avant que ce bill soit adopté, je désire exprimer mon opinion sur la question qui est en ce moment en discussion, et répondre à mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) qui a combattu la proposition soumise à l'attention de la Chambre.

Je tiens à déclarer que je suis favorable au projet du Gouvernement relatif au chemin de fer Québec-Saguenay.

Si je comprends bien, cette politique a été commencée avant l'avènement du Gouvernement actuel. Des subventions ont été votées, il y a déjà plusieurs années, mais les circonstances ont fait que les travaux de construction ont été retardés pendant un certain temps. Toutefois, ils ont été commencés en temps favorable jusqu'à ce qu'une crise soit venue, et les travaux ont été suspendus.

Je veux bien reconnaître que l'honorable député de Charlevoix (Sir Rodolphe Forget) —qui est un homme important dans la province de Québec, un Canadien français qui a réussi à atteindre les sommets dans le monde de la finance,—a certainement aidé dans une grande mesure au progrès de la province de Québec, par les différents projets qu'il a inventés et d'autres auxquels il a contribué par tous les moyens possibles.

Mais sur cette question du Québec-Saguenay, on ne peut pas lui reprocher que si la Chambre est saisie de cette proposition c'est en retour de services politiques rendus, puisque ce projet avait été mis devant le public bien avant que le Gouvernement actuel prît le pouvoir. En effet, l'honorable député de Charlevoix avait, de concert avec les gens de la ville de Québec, commencé à travailler ce projet de chemin de fer, en vue de sortir les habitants de Charlevoix de leur isolement durant l'hiver, vu les circonstances qui les entourent. De plus, on voulait prouver qu'il est possible dans

la province de Québec de trouver un port d'hiver comme dans les autres parties du pays. C'est sur ce point que je désire attirer l'attention de cette Chambre. Est-ce un rêve absolument impraticable, ou est-ce une chose réalisable? La politique du Gouvernement, exposée dans le projet de loi, est la solution du problème.

Cette politique a été inaugurée sous l'ancien Gouvernement, et le Gouvernement actuel vient aujourd'hui demander les moyens de réaliser ce grand projet, lequel, s'il est pratiquable donnera à la province tous les avantages commerciaux qui peuvent en découler.

J'ai entendu quelques députés, au cours de ce débat, contester la possibilité de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Je ne conteste pas à aucun de mes collègues le droit d'exprimer les opinions qu'il peut avoir sur ce point; mais j'ai l'honneur de représenter un comté dont une partie—le Saguenay—est grandement intéressée dans ce projet, puisqu'elle comprend toute la rive Nord entre Tadousac et Belle-Ile.

Il y a sept ans, le département de la Marine a fait, à ma connaissance, une étude spéciale de la position de la glace dans le Saint-Laurent, entre Belle-Ile et la Malbaie du côté nord, et le cap Race et la Rivière-Ouelle du côté sud, afin de commencer à établir la possibilité de la navigation sur le Saint-Laurent. Après deux hivers de ces observations, il a été prouvé clairement—et cela est enrégistré dans les archives du ministère de la Marine—que 98 fois sur 100 le chenal du nord du Saint-Laurent est absolument libre de glaces, parce que les vents du nord sont les vents dominants pendant l'hiver, et nécessairement ils chassent les glaces vers la rive sud. Je n'ai pas avec moi les documents officiels ce soir, mais tout le monde peut les voir au département de la Marine.

Pendant le siècle qui a précédé les vingt-cinq ou trente dernières années, les pêcheurs de la côte nord ont réussi avec de petites goëlettes en bois, plus ou moins solides, à faire d'une façon payante la pêche aux loups marins, tous les hivers, à travers les glaces du Saint-Laurent, sans que jamais on ait signalé de pertes de vie ou le moindre accident. Dans le temps, le prix de l'huile était assez élevé pour que cette pêche fût rémunératrice. Il y a quelque vingt-cinq ou trente ans, comme je viens de le dire, le prix de l'huile étant tombé si bas, les pêcheurs ne trouvant plus leur vie, ont abandonné de faire cette chasse considérée comme dangereuse. Depuis quelques années, le prix de l'huile a pris un relèvement considérable, ce qui a permis aux pêcheurs de recommencer cette chasse. Et ce matin, je recevais une lettre d'un homme important de Sept-Iles me disant que les gens de son village venaient de rentrer, après une absence de trois mois, à travers les glaces du Saint-Laurent, rapportant 35,000 loups marins, sans avoir encouru le moindre danger, ramenant par conséquent une valeur de plus de $200,000 comme résultat de leur voyage.

Si les pauvres pêcheurs de la côte—sans les mépriser, bien entendu—sont capables avec leurs faibles moyens, à leurs risques et périls, d'aller passer une partie de l'hiver dans les glaces du golfe pour gagner leur pain et soutenir leurs familles, sans souffrir aucune perte, n'est-il pas raisonnable que le Gouvernement saisisse la Chambre d'un projet de loi dont le but est de solutionner le grand problème si discuté de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent? Il est vrai que nous sommes en temps de guerre; mais cette guerre ne durera pas toujours, il faut l'espérer, et quand elle sera finie, nous avons lieu de croire qu'un nouvel essor sera donné au commerce canadien. N'est-il pas pratique alors pour les gouvernements de se préparer aux exigences commerciales qui se présenteront alors?

Voilà pour moi le point important de la politique adoptée par le Gouvernement d'aujourd'hui. Il n'est pas question pour moi de reconnaissance politique envers l'honorable député de Charlevoix; son mérite est connu, et il n'est pas besoin de faire son éloge. Nous sommes en face d'une question d'avenir pour la province de Québec, question qui a une importance très grande, et je suis favorable à la politique du Gouvernement, parce que son projet est le commencement de la réalisation du problème dont je viens de parler.

On a contesté la possibilité d'un port de mer d'hiver sur le Saint-Laurent. A la baie Sainte-Catherine, terminus projeté du Québec-Saguenay, depuis douze ans, le Gouvernement subventionne un petit bateau en bois qui fait le service deux fois par jour, entre Tadoussac et la baie Sainte-Catherine, régulièrement et quotidiennement, sans qu'il n'y ait jamais eu de pertes ni de retards. De plus, le même bateau a réussi à faire de quatre à huit fois par mois, un service entre Tadoussac et Fraserville, sur la rive Sud, soit une distance de plus de 30 milles entre ces deux points, et dans un endroit sur le Saint-Laurent, plus à l'est que la traverse d'hiver entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle, par conséquent, censé être plus difficile.

Il est absolument connu que, pendant l'hiver, le détroit de Belle-Isle est libre de glaces; par l'étude dont je viens de parler, il est prouvé que le chenal du nord à l'ouest de Belle-Isle est toujours ouvert à la navigation. Si l'on ajoute à cela la protection nouvelle pour la navigation que l'on peut obtenir par l'installation du système marconique sur les bateaux, et en différents endroits le long de la côte, en liaison avec le réseau télégraphique de l'Etat sur toute la côte Nord, il est clair qu'en aucun temps les capitaines peuvent toujours savoir où se trouvent les glaces et où le chenal est libre, donnant ainsi toute la sécurité voulue à la navigation et au commerce.

En conséquence, la ville de Québec étant le terminus d'été du Grand-Tronc-Pacifique, peut pratiquement, en vertu de la loi soumise, devenir un terminus d'hiver en même temps, raccourcissant la distance, par chemin de fer, pour l'Europe contre les autres ports d'hivers canadiens, de plusieurs centaines de milles, et ce à l'avantage général, et surtout à l'avantage de la ville de Québec, capitale de ma province et dont tous les Canadiens français sont si fiers.

Voilà pourquoi il n'est pas juste d'insinuer devant cette Chambre que la politique du Gouvernement n'a pour objet que de favoriser certains amis politiques, et de payer à l'honorable député de Charlevoix les services qu'il peut lui avoir rendus, quand les journaux de partis s'empresseront de répandre ces insinuations à travers le pays lorsque le but unique poursuivi par le Gouvernement est de rendre justice à la province de Québec et de préparer de nouvelles voies, plus courtes et plus pratiques, pour le commerce immense qu'attend le Canada lorsque la guerre sera finie. C'est pourquoi je félicite le Gouvernement d'avoir eu le courage, sous les circonstances actuelles, de mettre ce projet à exécution.

Le Québec-Saguenay se rapportant seulement à la région comprise entre Québec et Charlevoix, serait peut-être un projet discutable; mais le Québec-Saguenay, avec terminus à Sainte-Catherine, devient un projet canadien pour le commerce général, et alors son importance n'est plus la même, car la politique du Gouvernement embrasse tout le pays et est absolument nationale. Pour ces raisons, je crois qu'il devrait être accepté sans plus de discussion.

J'ai remarqué que, contrairement à l'attitude prise par certains de ses amis, le très honorable chef de l'opposition paraît favorable à la réalisation de ce projet, et je le félicite de l'attitude qu'il a prise.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Si j'ai bien compris l'honorable député de Chicoutimi-et-Saguenay (M. Girard), il laisse entendre que le Gouvernement va immédiatement prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie Sainte-Catherine sur la rivière Saguenay. Si je fais erreur, c'est à lui de le dire; mais c'est ce que j'ai compris.

L'hon. M. REID: J'ai compris tout autrement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Dois-je en conclure que ce n'est pas l'intention du ministère?

L'hon. M. REID: Le Gouvernement n'a pas cette intention.

M. McKENZIE: Je me trouve, hélas! dans le même dilemne que le ministre intérimaire des Chemins de fer; je n'ai pas pu très bien comprendre l'honorable député de Chicoutimi-et-Saguenay; mais sûrement il ne critiquait pas la ligne de conduite de l'ancien ministère relativement aux voies ferrées.

Nous nous rappelons tous comme il était attaché au parti libéral; nous gardons le souvenir de son amour et de sa fidélité au ministère de sir Wilfrid Laurier. Si quelqu'un devait, en temps opportun, tirer quelque avantage à propos de ce chemin de fer, comme l'a laissé entendre mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) je serais peu surpris que l'honorable député de Chicoutimi-Saguenay (M. Girard) n'en eût eu vent. je crois me rappeler qu'aux derniers jours de l'élection, il eut soudain une grande inspiration; là où jusque-là régnait la splendeur, la force et le bon sens, il ne vit que ténèbres, tristesse et misère. Aussitôt il arracha les placards et déchira les manifestes sur lesquels jusqu'au jour de l'élection s'étalaient ses vrais sentiments, et il lança dans son comté un nouveau cri. Si l'honorable député qui passe pour le chef nationaliste, comme mon honorable ami de Guysborough l'a dit, a fait des propositions à l'honorable député préopinant, je veux l'avertir d'être bien prudent, de remplir ses engagements à lui, si marché il y a, par versements, et de surveiller son fonds d'amortissement, car il a à traiter avec un homme qui ne se vend pas une fois pour toutes.

Après cette entrée en matière, je veux seulement, à l'exemple du représentant d-

Guysborough, dire ce que je pense de ce chemin de fer. Mieux que tout autre membre de la droite, le premier ministre connait notre attitude à l'égard de la construction des voies ferrées dans l'Est du pays, notamment dans la Nouvelle-Ecosse. De 1908 à 1911, celui qui dirigeait alors l'opposition et qui est maintenant premier ministre, et les représentants de l'est de la Nouvelle-Ecosse ont réuni leurs efforts pour faire prolonger les chemins de fer de cette partie de la province. En 1911, nous avons réussi à obtenir du Parlement une somme d'argent destinée au prolongement de quelques voies ferrées de la Nouvelle-Ecosse. Tous ceux qui venaient de cette province étaient contents, et tout allait pour le mieux. Ce crédit a été ouvert pour Victoria, comté que j'avais l'honneur de représenter, pour Halifax que représentait le chef de l'opposition de ce temps-là, et pour les comtés de Pictou et de Guysborough qui avaient les mêmes représentants qu'aujourd'hui.

Quel changement dans l'attitude du premier ministre à l'égard de la construction des chemins de fer. Je l'ai souvent raillé parce qu'il avait construit son propre chemin et qu'il nous avait plantés là. Il aurait dû, je crois, établir les chemins de fer dans Guysborough, Pictou et Victoria, parce que nous faisions cause commune et que notre concours j'imagine a contribué à obtenir du ministère de ce temps-là, celui de sir Wilfrid Laurier, la promesse de construire ces chemins de fer. Sans revenir trop souvent à la charge, je soutiens que, puisque l'on construisait l'une de ces lignes, la ligne du comté d'Halifax, de Dean-Settlement à Dartmouth, tous devaient être mis sur le même pied et traités de la même façon. Quoi qu'il en soit, il en a été autrement. En 1912 et depuis, on nous a dit que la même ligne de conduite serait suivie sous peu dans les autres comtés. Dans Victoria, mon adversaire de 1911, le candidat de mon très honorable ami, et ceux que l'appuyaient, disaient:

Ne votez pas pour McKenzie pour avoir ce chemin de fer; mais assurez sa défaite et renversez le ministère, et vous l'aurez quand même. Les conservateurs de Victoria ont ajouté foi à cette promesse; ils ont tenu bon et ont voté pour mon adversaire. Mais ils ont découvert depuis que le Gouvernement et le parti qui l'appuyait n'ont pas tenu la promesse qui leur avait été faite. Depuis deux ans, on m'a dit et on a dit à d'autres, que de semblables projets ne pouvaient pas être exécutés parce que les finances du pays ne le permettaient pas à cause de la guerre. Ce sont là les paroles raisonnables que nous pouvons rapporter aux nôtres qui les comprendront. Le Gouvernement a cru nécessaire de lever des impôts extraordinaires sur la malheureuse population de ce pays, des impôts qu'elle peut difficilement payer. Nous comprendrons fort bien qu'on suspendit les nouvelles entreprises jusqu'à ce que la situation s'améliore. Cependant, ce projet est nouveau. Il n'en a pas été soufflé mot pendant les dernières années du régime de sir Wilfrid Laurier. Je n'ai jamais entendu parler le premier ministre lorsqu'il était chef de l'opposition, ni un de ses amis de la province de Québec ou d'une autre partie du Canada parler de ce chemin de fer comme devant plus tard faire partie du réseau de nos voies ferrées nationales. Il n'en a jamais été question. Il est des plus étrange que des chemins de fer que nous nous attendions à voir subventionner depuis des années et pour lesquels toute la députation a d'un commun accord, décidé que des crédits soient mis de côté, relegués dans l'oubli et dédaignés et qu'on mettre de l'avant un projet entièrement nouveau qui entraînera une dépense d'environ $10,000,000. L'intention de dépenser une telle somme semble justifier les dires du représentant de Guysborough. Elle semble provenir d'un motif intéressé et plus puissant que le besoin de construire un tronçon ordinaire de voie ferrée, puisque le premier ministre et son cabinet renoncent à une ligne de conduite qu'ils se sont tracés depuis deux à trois ans et qu'ils demandent l'autorisation de faire une dépense semblable.

Je ne saurais faire autrement que de dire aux habitants du comté de Victoria que le Gouvernement et le premier ministre leur ont manqué de parole, qu'ils n'ont pas tenu leur promesse et que, pour une raison que je ne saurais comprendre, si ce n'est celle donnée par le représentant de Guysborough, le premier ministre a plus d'affection et d'égard pour d'autres que pour eux. Que ce soit vrai ou non, nous ne pourrons pas le savoir, j'imagine; mais il n'y a pas d'autre raison plausible. Cette raison ayant été donnée, je l'accepte volontiers jusqu'à ce qu'on en offre une plus satisfaisante.

Depuis quelques annnées, en différentes parties de la Nouvelle-Ecosse nous avons laissé dormir des entreprises publiques. Nous ne demandions pas de les achever, parce qu'on disait qu'il n'y avait pas d'argent. Je n'exagère pas, j'en suis certain,

en disant qu'il y a dans le comté que j'ai l'honneur de représenter des douzaines d'endroits où la dépense des fonds publics est plus urgente et serviraient mieux les intérêts du pays que la dépense que le Gouvernement fait aujourd'hui, non seulement pour ces chemins de fer, mais pour d'autres travaux publics. Cependant, nous avons gardé le silence, parce que nous croyions que le Gouvernement n'avait pas d'argent, et qu'il était sincère lorsqu'il disait qu'il ne pouvait rien faire, vu qu'il fallait consacrer tous nos efforts et toutes nos ressources financières à assurer la victoire. Il semble aujourd'hui que notre malheureuse population sera taxée non seulement pour les besoins de la guerre, mais pour d'autres fins dont il n'a jamais été question lorsque les impôts de guerre ont été établis, et lorsque le premier ministre et le ministre des Finances ont donné des explications à ce sujet.

Mon but en prenant la parole est de protester contre l'exécution de certains projets par le Gouvernement lorsque d'autres entreprises semblables, qui avaient le devant, pour ainsi dire, et dont on parlait longtemps avant que l'acquisition de cette ligne eut été mise sur le tapis, sont plus nécessaires. Je soumets que, lorsque le Gouvernement se lance dans une telle entreprise, il y a lieu de mettre en même temps à l'étude la construction de tous ces embranchements. On devrait leur appliquer la même règle, afin que toutes les parties de l'Est du pays où le prolongement des voies ferrées s'impose soient traitées de la même manière.

Je ne dis pas que ces habitants de la province de Québec ne devraient pas avoir ce chemin de fer; je ne parle pas de cela; je suppose qu'ils devraient l'avoir. Cependant, ils n'ont pas plus besoin, ni même autant, de communications par chemin de fer que les habitants du comté de Victoria qui sont établis, non seulement à 30 ou 40 milles, mais souvent à plus de 120 milles d'une voie ferrée, bien qu'il ne se trouve dans ce comté quelques-uns des plus anciens établissements du Canada. Ayant fortement insisté pour leur obtenir un chemin de fer, et ayant espéré un jour que toutes les mesures étaient prises et que nous étions à la veille de l'obtenir, on comprendra, monsieur le président, que je sois déçu en m'apercevant que nous avons été mis de côté et que d'autres endroits qui ne méritent pas plus d'égards reçoivent le traitement que leur accorde le présent projet de loi et le crédit auquel il donnera lieu.

L'hon. M. LEMIEUX: Le premier ministre était absent, cet après-midi, lorsque j'ai discuté le projet de loi. Naturellement, je comprends qu'il est très affairé et qu'il ne peut pas se trouver ici à tout instant; mais maintenant qu'il y est, je désire lui adresser une supplique, car je le tiens pour un ami de la France. Cet après-midi, j'ai déclaré en peu de mots que je blâmais le ministère de faire l'acquisition de la ligne de Lyster à Saint-Jean-des-Chaillons et de celle de Québec à Saint-Joachim, mais que j'étais favorable à l'achèvement, avec l'aide de l'Etat, de la ligne de Saint-Joachim à la Chute-Nairn.

Toutefois, le Gouvernement a décidé d'acquérir ces voies ferrées, et le ministre intérimaire des Chemins de fer a déclaré que les porteurs d'obligations recevront le pair.

J'ai demandé si ceux qui sont en France et, qui ont vendu leurs obligations au-dessous du pair recevraient la différence entre le prix d'achat et le prix de vente, et le ministre a répondu négativement. Si je fais des instances auprès du premier ministre pour qu'il accueille favorablement ma requête, c'est que, conformément à ma déclaration de cet après-midi, confirmé par le représentant de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) presque tous les fonds qui ont servi à la construction de cette partie de la ligne de Saint-Joachim, dans le comté de Montmorency, à la Chute-Nairn ont été obtenus sur le marché financier de France. Le député de Charlevoix a dit cet après-midi qu'un million et quelques dollars ont été prélevés au Canada, et quatre millions en France. Pour plus de précision, je dois dire que les obligations se sont vendues $82.

Plus tard, lorsque les Français qui étaient porteurs d'obligations ont été découragés par les projets qu'entretenait la compagnie, ils ont été induits à vendre leurs obligations au rabais; cela n'a pas été nié. Ces obligations ont été rachetées par un groupe de capitalistes canadiens et, si je saisis bien la situation, ceux-ci obtiendront le pair pour les obligations qu'ils ont payées un prix si minime. La raison qui devrait porter le Gouvernement à bien accueillir l'idée que j'émets—et j'appelle surtout l'attention du premier ministre sur ceci—c'est que, d'abord, nous sommes les alliés de la France et que nous devons agir loyalement dans nos transactions financières avec eux; et qu'en deuxième lieu, ces fonds ont été obtenus après que des prospectus très alléchants eussent été répandus sur le marché français; nul ne dira le contraire.

Parmi les noms mentionnés au prospectus se trouvait celui d'un ancien membre du Gouvernement fédéral, de l'honorable M. Pelletier, ex-ministre des Postes. M. Pelletier, il est vrai, fit rayer son nom par la suite parce qu'il jugeait incompatible avec la position de membre du cabinet de le laisser ainsi mêlé, aux yeux de l'étranger, à quelque opération financière de ce genre. Pour engager les capitalistes français à délier les cordons de leur bourse, on leur avait dit—ce n'était pas un mince appat—que cette ligne de chemin de fer ne s'arrêterait ni à la Chute-Nairn ni même à la baie Sainte-Catherine, mais qu'elle se prolongerait jusqu'au cap Charles, sur la côte du Labrador.

C'était un puissant appat, car on avait dit à ces capitalistes que le trajet entre l'Europe et le Canada se trouverait considérablement abrégé, qu'il suffirait aux paquebots de trois jours tout au plus pour traverser l'océan et atteindre le terminus de ce chemin de fer. Tous ces énoncés du prospectus n'ont pas contribué à déterminer les capitalistes français à faire des placements dans cette entreprise. Ce qui aida encore les promoteurs à mettre la main sur l'argent de ces capitalistes, ce fut assurément la publicité qui se fit partout sur l'actif et le revenu de la compagnie. Le Gouvernement fédéral, annonçait-on, devait payer une subvention de $400,000 tandis que, de son côté, le gouvernement provincial accorderait une subvention en terres évaluée à $840,000. Au chapitre de la recette du chemin de fer, on disait que le transport de 160,000 voyageurs à $1 devait donner un revenu annuel de $160,000, tandis que le transport de 420,000 tonnes de marchandises assurait un autre revenu de $630,000 par année. Les dépenses ne devant pas exceder $528,000 les capitalistes avaient donc à réaliser en profit net de $264,000.

Il ne s'agissait là, je le comprends bien que des prévisions des promoteurs canadiens; mais voici maintenant en quoi le Gouvernement est, à mon avis, moralement responsable des appats qu'on a fait miroiter aux yeux des capitalistes français.

L'hon. M. REID: Le gouvernement de Québec, voulez-vous dire?

L'hon. M. LEMIEUX: Non pas.

L'hon. M. REID: Mais oui, puisqu'il accordait une subvention de tant d'acres plus $3,000 par mille.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre prétend-il que c'est le gouvernement de Québec qui avait fait ces promesses-là?

L'hon. M. REID: Je dis qu'il devait octroyer 180,000 acres de terre et payer $3,000 par mille.

L'hon. M. LEMIEUX: La subvention du gouvernement provincial était évaluée à $840,000 et le Gouvernement fédéral devait, affirmait-on, payer $400,000.

L'hon. M. REID: Et le gouvernement de Québec devait, en outre, payer $3,000 par mille.

L'hon. M. LEMIEUX: Non; il n'accordait qu'une subvention en terres.

Sir RODOLPHE FORGET: Les deux dires sont vrais. La subvention en terres était évaluée à $840,000.

L'hon. M. LEMIEUX: Mais c'était une subvention en terres et non en argent.

Sir RODOLPHE FORGET: En terres.

L'hon. M. LEMIEUX: Ce qui engage peut-être encore d'avantage la responsabilité du Gouvernement fédéral, c'est que, indépendamment de la réclame faite partout au sujet de l'actif de la compagnie, on annonçait que le Gouvernement du Canada devait payer une subvention postale de $50,000. C'était donc donner à croire aux capitalistes français qu'il y aurait un revenu net de $314,000. J'ai par devers moi un exemplaire du prospectus; il ne porte point de date de publication.

Maintenant que le Gouvernement a décidé d'acquérir le chemin de fer et de rembourser aux porteurs le plein chiffre de leurs obligations, il me semble que si l'on tient compte de ces faits-là, ceux qui ont fourni les fonds pour construire la partie du chemin de fer dont l'Etat va prendre possession, ceux que l'insuccès de l'entreprise à plongés dans le découragement et que l'on a induits à se déposséder de leurs obligations. . .

Sir RODOLPHE FORGET: Qui les a induits?

L'hon. M. LEMIEUX: Le groupe canadien.

Sir RODOLPHE FORGET: Pas du tout.

L'hon. M. LEMIEUX: Comment expliquez-vous alors qu'il se soit formé à Paris

un comité pour sauvegarder l'intérêt des porteurs d'obligations à l'époque où l'on offrit de leur payer $60 des obligations qui, au dire même de l'honorable député de Charlevoix, leur avaient couté $82 quatre ou cinq ans auparavant? Ils vendirent leurs valeurs à vil prix parce qu'ils se sentaient rebutés. Se rendant compte de l'insuccès de l'entreprise, ils pensèrent qu'autant valait accepter ce qu'on leur offrait que garder leurs obligations. J'en appelle au premier ministre à son titre d'ami de la France. C'est avec orgueil que nous avons l'an dernier, appris la nouvelle du grand honneur que le gouvernement français lui avait conféré en le nommant grand-croix de la Légion d'honneur. Je comptais qu'il interviendrait lorsqu'il aurait appris que les capitalistes français qui ont fourni l'argent à cette entreprise sont exposés à perdre leurs fonds. Au dire de mon honorable ami de Charlevoix, ces capitalistes ont fourni plus de $4,000,000. Puisque le Gouvernement doit racheter ces titres à leur valeur nominale et que toutes les questions de valeur devront être déterminées par la cour d'Echiquier, il me semble que l'on devra rembourser aux véritables obligataires l'écart entre le prix qu'ils ont donné de leurs titres et celui auquel ils les ont vendus.

Sir RODOLPHE FORGET: Toute obligation est payable au porteur. Supposons que M. Smith ait acheté une obligation et qu'il la revende; comment pourrons-nous savoir que ce titre a appartenu à M. Smith. Quelle preuve faudra-t-il fournir pour établir que M. Smith a été porteur de cette obligation et que c'est à lui qu'il y a lieu de rembourser l'écart entre le prix auquel il a acheté ce titre et celui qu'il en a obtenu en le vendant? Vous en rapporteriez-vous à son dire?

L'hon. M. LEMIEUX: Non; mais il existe des moyens de découvrir les véritables obligataires. Pour déterminer les capitalistes français à placer, les premiers, des fonds dans l'entreprise, on leur avait fait des représentations que j'ai rappelées tout en m'abstenant de les qualifier. On leur avait fait entendre que ce chemin de fer irait jusqu'au cap Charles, sur la côte du Labrador, qu'il serait subventionné par les deux gouvernements—ce qui n'était pas vrai, me dit-on—que le gouvernement fédéral accorderait une subvention postale de $60,000. C'est sur la foi de ces représentations qu'ils engagèrent leurs capitaux dans une entreprise dont le Gouvernement est maintenant sur le point de prendre possession.

[L'hon. M. Lemieux.]

Le devoir nous incombe, ce me semble, de rechercher quelles sont les personnes auxquelles nous sommes réellement redevables de ce chemin de fer en ce qu'elles ont fourni l'argent qu'il fallait pour le construire, et de veiller à ce que l'entreprise ne leur fasse subir nulle perte de capitaux. D'un trait de plume, monsieur le président, vous pourriez modifier ce projet de loi de façon à autoriser un juge de la cour d'Echiquier à déterminer quels sont les véritables obligataires et quelle somme on devrait leur payer pour combler l'écart entre le prix réel auquel ils ont acheté les obligations au début de l'entreprise et celui qu'ils en ont obtenu lorsque, pris de découragement, ils ont consenti à s'en déposséder.

Cette proposition semblera peut-être peu pratique—je vois qu'elle fait sourire l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy); pourtant, il ne s'agit là, il peut m'en croire, que d'un simple acte de probité. Voici des gens qui, sur la foi de promesses alléchantes, ont déboursé $4,600,000 pour la construction au Canada d'un chemin de fer qui va devenir la propriété du peuple canadien. Que le gouvernement du Canada leur rende ce qu'ils ont déboursé, il me semble que ce n'est que justice.

M. MORPHY: Ces gens étaient dans les affaires, si je ne me trompe. Ils ont librement vendu leurs obligations; ils se sont une demande de remboursement, quand ils en ont obtenu, ils l'ont placé et n'ont jamais cessé d'en encaisser l'intérêt.

Il serait vraiment ridicule qu'ils vinssent, au bout d'un certain nombre d'année, faire une demande de remboursement, quant ils ont disposé de leur argent de leur plein gré et selon qu'ils l'entendaient.

L'hon. M. LEMIEUX: Leurs obligations, il est vrai qu'ils les ont vendues, mais ce fut à très bas prix.

M. MORPHY: Ils étaient majeurs et dans les affaires.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est vrai, mais quel est le Gouvernement digne de ce nom qui, ayant quelque souci de son renom et sachant quelles représentation on a faites à ces capitalistes français, oserait répondre à la façon de l'honorable député? Ce petit bout de ligne qui va de Saint-Joachim à la Chute-Nairn, on le leur avait représenté comme étant pour ainsi dire un nouveau chemin de fer transcontinental, comme devant se prolonger jusqu'au cap Charles, sur la côte du Labrador. Croyant que ce chemin de fer serait construit, ils ont placé leurs capitaux dans l'entreprise.

Cette affaire, je dois le dire, n'est pas la première du genre. Qui n'a entendu parler du chemin de fer de Chignecto? L'écho du bruit que fit ce projet-là n'est-il pas parvenu jusqu'à l'oreille de l'honorable député de Perth-Nord (M. Morphy)? Je suppose que c'est un spectre que le premier ministre croit voir lui apparaître chaque année en la personne du représentant des obligataires du Chignecto Ship Railway, représentant qui attend très patiemment depuis trente ou trente cinq ans. Dans le temps, on avait induit des capitalistes anglais à placer des fonds dans cette entreprise; l'affaire ayant manqué, ils perdirent leur argent. Dans le cas présent, la somme engagée, pour n'être pas aussi considérable peut-être que dans l'autre, ne s'en élève pas moins à un chiffre assez élevé; or, puisque le Gouvernement a décidé de renvoyer toute la question à la cour d'Echiquier, il me semble que l'on devrait aviser aux moyens de rendre aux capitalistes français tout ce qu'ils ont déboursé pour cette entreprise. Il n'est pas juste que leur argent passe dans le gousset du spéculateur qui a acheté les titres en question sachant que le Gouvernement finirait par acquérir le chemin de fer.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Dans un temps comme celui-ci, je ne vois pas la nécessité d'invoquer auprès des Canadiens la nature des relations qui existent entre nous et nos alliés. Nous savons tous que ces rapports sont des plus cordiaux, et nous en donnons une preuve évidente, dans ce pays, par l'organisation de ces corps expéditionnaires superbes qui combattent pour les libertés de la France aussi bien que pour celles de l'empire, à la ligne de front. Lorsque mon honorable ami laisse entendre que nous devrions nous enquérir à seule fin de faire valoir pour l'avantage de tous ceux qui sont intéressés dans les obligations de ce chemin de fer, l'argent qu'ils ont placé, à l'origine, dans cette entreprise, il demande au Gouvernement de s'embarquer dans une aventure dont les résultats pourraient être sérieux. A différentes reprises, lors de mes voyages en Grande-Bretagne, au cours des dix ou douze dernières années, j'ai rencontré beaucoup de gens qui avaient placé des capitaux dans des entreprises canadiennes qui n'avaient pas rapporté de bénéfices appréciables. Beaucoup de ces personnes auraient été heureuses d'obtenir 10 p. 100, dans certaines entreprises dans lesquelles elles avaient placé leur argent. Je suis certain que mon honorable ami lui-même peut jeter un regard en arrière et voir, dans le cours de sa carrière, des placements qu'il a faits et à l'occasion desquels il serait très heureux de retirer 10 à 25 p. 100. Si un gouvernement paternel venait à son aide, en donnant leur pleine valeur à ces mises de fonds, je suis certain qu'il s'en réjouirait grandement, mais il pourrait difficilement espérer cela.

Cette ligne passe par une région ancienne et depuis longtemps colonisée, mais qui se trouve privée de toute communication avec le monde extérieur durant cinq ou six mois de l'année. La dernière administration a approuvé l'entreprise et le sceau qu'elle y a apposé se trouve dans le vote d'une subvention. Cet exemple a été suivi par la législature de la province de Québec, à la condition que l'entreprise prêt des proportions un peu plus considérables que celles dont nous nous occupons maintenant, et qu'elle s'étendit à un point plus éloigné du littoral, en aval de Québec.

On a placé beaucoup d'argent dans la construction de cette ligne, et au cours des trois ou quatre dernières années, tout l'argent ainsi placé n'a absolument servi à rien. De sorte que la perspective d'avoir l'entreprise, telle qu'elle a été proposée à l'origine, parachevée pour l'avantage de cette population, a semblé s'éloigner chaque jour de plus en plus. L'ancienne administration ou ce Gouvernement aurait sans doute été heureux si ceux qui avaient placé leur argent dans cette entreprise, à l'origine, lorsqu'ils constatèrent que l'argent manquerait pour la parachever, avaient assumé la tâche de le compléter, encourant le risque de rentrer dans tous leurs fonds, en rendant cette ligne rémunératrice. Mais on n'a pas relevé de disposition semblable. Autant que je sache, les obligataires n'ont pas cherché à se procurer des fonds dans le but de parachever la ligne qui est restée dans l'état que j'ai décrit.

Dans ces circonstances, il n'a pas semblé utile, dans les intérêts et de cette région et du pays en général qu'une entreprise de cette nature, destinée à accommoder la population considérable d'une région depuis longtemps colonisée restât presqu'aux neuf-dixièmes achevée et demeurât dans cet état durant plusieurs années à venir. Nous n'étions pas prêts à nous embarquer dans l'aventure que mon honorable ami laisse entendre et dont l'exécution aurait entraîné la dépense d'une somme considérable d'argent, dépense peut-être deux fois aussi élevée que celle que nous nous proposons d'effectuer.

Mon honorable ami observe la réception que notre modeste proposition a reçu de

la part de quelques-uns de ses amis de la gauche. Nous n'étions pas prêts à nous lancer dans cette entreprise, mais nous étions disposés à suggérer à la Chambre ce qu'on pourrait appeler le prix raisonnable qu'on devrait payer la ligne, et que celle-ci fut parachevée et mise en état de servir à la fin à laquelle, à l'origine, le destinait l'ancienne administration, lorsqu'elle subventionnait cette entreprise, et le gouvernement de la province de Québec, lorsqu'il l'aidait de ses deniers. La proposition que nous soumettons à la Chambre veut que la valeur raisonnable de la ligne, un certain montant d'argent ne dépassant pas celui mentionné dans le bill, soit payé pour la ligne, et qu'en établissant cette somme, on tienne compte du coût de la ligne et de sa dépréciation subséquente.

Je regrette l'impossibilité où nous nous trouvons d'aller aussi loin que le conseille l'honorable député de Rouville. La proposition que le Gouvernement a soumise à la Chambre a pour but, d'un côté, de rendre justice, en autant que justice peut être rendue, aux obligataires en leur payant la valeur de la ligne, et de l'autre côté, de mettre en vigueur la proposition sanctionnée d'abord par le Parlement, comprenant le parachèvement du chemin de fer afin que celui-ci puisse servir à la fin à laquelle on le destinait, à l'origine. C'est là, en un mot, la proposition du Gouvernement, et c'en est une qui devrait, il me semble, recevoir l'approbation de tous les honorables députés.

Je ne veux pas que l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) et l'honorable représentant de Cap-Breton-Nord et Victoria (M. McKenzie) s'imaginent que les intérêts des compagnies dont ils ont parlé ont été négligés ou oubliés. Voici en quelle posture se trouve cette entreprise. Elle a été sanctionnée par l'ancienne administration; elle a été subventionnée; elle a été l'objet d'une subvention de la part du gouvernement provincial, et on y a dépensé une somme considérable d'argent. Cependant la ligne restait inachevée et il se trouvait dans un état tel que personne ne pouvait l'utiliser. C'est dans cet état qu'elle s'est trouvée depuis trois ans. Il y a plus, elle s'est détérioré tout le temps sous l'action des éléments, ce qui lui a enlevé de la valeur chaque année. Pour ces raisons le Gouvernement, bien qu'il eût grandement préféré que les personnes intéressées vinsent de l'avant et qu'elles prennent à leur charge la tâche supplémentaire de la parachever et de la mettre en état de rapporter des bénéfices, constatant toutefois que cela ne pourrait pas se faire, a cru que le Parlement devrait intervenir de la façon maintenant proposée par ce bill, et terminer un chemin de fer qui est demeuré inachevé depuis trois ou quatre ans.

[Sir Robert Borden.]

M. SINCLAIR: Je suis heureux d'entendre le premier ministre dire que la base d'après laquelle on fixera la somme qu'il faudra acquitter sera la valeur raisonnable de la ligne. J'ai été quelque peu dérouté en entendant des membres de cette Chambre dire que la base devait être la dépense effectuée jusqu'à une certaine somme. Mais si l'on se base sur la valeur raisonnable de la ligne, la question est toute différente.

J'ai été renversé à l'énonciation de la somme énorme dépensée pour ce chemin de fer à en croire l'honorable député de Charlevoix, qui nous informe que la somme de $4,000,000 a été reçue des obligataires français et que les obligataires canadiens eut placé $1,500,000 dans l'entreprise. Cela donne $6,100,000.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que mon honorable ami ne tient pas compte du fait que les obligations n'ont été loin d'être vendues au pair.

L'hon. M. LEMIEUX: A 82.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami dit qu'elles ont rapporté 82, de sorte que la somme réellement disponible pour ce chemin de fer était beaucoup moins élevé.

M. SINCLAIR: J'ignore si mes calculs sont exacts, parce que je ne connais pas la somme de la subvention. Les subventions n'étaient pas inclues dans le montant placé par les obligataires canadiens, et elles représenteraient probablement l'écart. Si ce calcul est exact, on a dépensé dans la construction de la ligne la somme énorme de $98,000 par mille. Même si l'on soustrait l'escompte sur les obligations, on constate que la dépense est encore très considérable, en réalité, pour la somme de travail qu'on semble avoir fait. Le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ne coûte qu'environ $100,000 par mille, au début, y compris l'intérêt et le reste. Mais le Grand-Tronc-Pacifique est un chemin de fer terminé et dont les pentes sont les plus belles qu'on puisse trouver dans tout l'univers; il a des gares, des rails d'acier lourd et tout le perfectionnement d'une entreprise parachevée.

Dans le cas qui nous occupe, nous constatons qu'on a dépensé à peu près le même

montant par mille pour 62 milles de voie, et qu'avons-nous obtenu? Sept milles seulement de cette ligne sont pourvus de rails, de rails inférieurs à ceux-là; le reste est une voie qui passe à travers les bois, qui n'a pas de ponts, qui a un terrassement, mais qui n'a ni rail, ni pont, ni gare. Où est allé ce montant considérable d'argent? Je crois que quelques honorables membres de la droite devrait fournir au comité une explication quelconque à ce propos.

M. McKENZIE: J'ai oublié de faire observer qu'à mon avis, soumettre ce cas à la cour d'Echiquier n'est pas excellent moyen d'établir le prix. Nous savons tous que les juges sont des hommes honorables et qu'ils désirent agir de la meilleure façon possible; cependant bien qu'un juge puisse être bon avocat, il n'est pas un homme de chemin de fer. En général, il ne connait rien dans la construction des chemins de fer, rien du génie civil et, en somme, il n'est pas trop osé de dire que les juges ne sont pas des hommes compétents dans les questions qui se rapportent à la construction ou à l'exploitation des voies ferrées. Je ne puis comprendre pourquoi on soumettrait à un juge le soin d'établir la valeur d'un chemin de fer, surtout d'un chemin de fer à moitié terminé qu'on a laissé se détériorer au cours de ces dernières années, et dont les remblais s'écroulent. Il y a quelques années, on a établi la plate-forme, la voie, mais celle-ci se trouve maintenant détériorer à certains endroits, et je suis certain de ne pas me tromper si je dis qu'aucune partie de la voie ne laisse pas à désirer sous quelque rapport. Je connais quelque chose du terrassement d'un chemin de fer, et je suis certain qu'un chemin de fer surtout sur un remblai dont le terrassement date de quatre ans et qui a été soumis aux effets de la gelée et de la température et le reste, n'est pas dans l'état d'un chemin de fer moderne. J'ose dire qu'il est dans un très pauvre état. Nous allons demander à un juge d'étudier tous ces détails qui relèvent particulièrement du jugement d'un homme versé dans la construction et dans l'exploitation d'un chemin de fer. J'exprimerais l'avis que le département des Chemins de fer, avec toute l'aide qu'il pourrait se procurer, serait en bien meilleure posture qu'un juge siégeant seul, pour obtenir la valeur réelle de ce chemin de fer.

J'ajouterai que la nature humaine est partout la même. Quelles sont les deux parties en opposition au sujet de la valeur de ce chemin de fer? Entre qui se fait la lutte? Nous voyons d'un côté le premier ministre et ses collègues, et de l'autre leurs amis. Les ministres sont évidemment venus au secours de leurs partisans dans la circonstance actuelle. Ils veulent bien leur donner l'argent nécessaire pour les aider. Leur résisteront-ils bien énergiquement lorsqu'ils seront en présence de celui qui devra fixer le chiffre? J'ai vu de ces procès avant aujourd'hui. J'ai vu les juges les mieux intentionnés s'efforcer d'arriver à connaître la valeur réelle des terres expropriées pour l'emplacement de la voie dans lesquelles des politiciens étaient intéressés, et ne pouvoir obtenir de témoins, parce que personne ne voulait diminuer la valeur des terres. Les avocats du Gouvernement désiraient que les politiciens qui possédaient ces terres en obtinsent un prix élevé, et ne faisaient comparaître aucun témoin.

La Chambre devrait avoir les assurances les plus formelles que cette cause, car c'est une cause, sera préparée comme il convient pour être soumise au juge, et que les intérêts de l'Etat seront bien défendus. Nous devrions recevoir l'assurance que la cause sera plaidée comme si ceux auxquels cet argent doit être payé n'étaient pas des amis du parti au pouvoir.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pour arriver à établir la valeur, il faudra nécessairement obtenir l'opinion d'experts. Si le Gouvernement entreprenait de déterminer lui-même la valeur, mon honorable ami comprend, et il l'a avoué, qu'il faudrait s'en rapporter à l'opinion des gens au courant de ces matières. Des membres du Gouvernement ne peuvent pas essayer d'établir la valeur d'une ligne de chemin de fer. Pour déterminer la valeur, je suppose que le juge de la cour d'Echiquier devra s'en rappeler aux experts.

L'honorable député de Cap-Breton-Nord (M. McKenzie) dit qu'il préférerait que la valeur fut établie par le ministre des Chemins de fer. Le Gouvernement a pensé qu'il serait plus juste et plus raisonnable, toutes raisons bien considérées, qu'elle fût arrêtée par un juge de la cour d'Echiquier. C'est le moyen fréquemment adopté par le gouvernement, même quand il s'agit de causes où la valeur est moins difficile à déterminer que dans le cas présent. Par exemple, un des derniers actes de nos prédécesseurs a été de rendre un décret en conseil privé autorisant la cession au Grand-Tronc-Pacifique, de terrains situés dans les faubourgs de Calgary et appartenant à la Gendarmerie du Nord-Ouest. Le

Gouvernement n'a pas fixé lui-même le prix des terrains; il a confié à la cour d'Echiquier le soin d'en déterminer la valeur.

Malheureusement, on n'avait pas vu que la cour d'Echiquier n'avait pas juridiction en la matière, et nous dûmes nous occuper de la question un peu plus tard. Le seul moyen que l'on put trouver d'en sortir fut de désigner un juge de la cour d'Echiquier comme arbitre pour estimer la valeur, c'est ce qui fut fait. Nous avons convenu avec la compagnie qu'il valait mieux qu'un juge de la cour d'Echiquier fut pris comme appréciateur, plutôt que de laisser fixer la valeur du terrain par le conseil des ministres. Il y avait à considérer la valeur future et autres questions de cette nature et il aurait probablement été malheureux que le Gouvernement eût agi seul. Le cas présent est identique. Je crois qu'il y a des considérations qui peuvent influer sur la valeur de ce chemin de fer et le prix qu'il faut en payer, et dans les circonstances il est peut-être mieux que ces questions soient décidées par un juge que par le Gouvernement lui-même.

L'hon. M. PUGSLEY: J'admets que le tribunal de la cour d'Echiquier conviendrait bien pour déterminer la valeur, si cette question était laissée au juge. Mais elle ne l'est pas. Si mon très honorable ami veut bien relire l'amendement, il verra que le juge de la cour d'Echiquier n'a pas un mot à dire au sujet de la valeur. Il doit seulement chercher comment le chemin de fer a coûté, et tant que le prix ne dépassera pas $6,849,000, il est tenu par la loi de l'accorder. C'est l'obligation qui est imposée au juge; la loi ne lui laisse aucune discrétion pour fixer un chiffre.

Je n'ai jamais vu encore de procédure aussi extraordinaire. Le Parlement veut d'abord laisser à la cour d'Echiquier le soin de fixer la valeur et ensuite lui indiquer de quelle façon il devra le faire; il devra prendre le prix que la ligne a coûté, quand bien même ce serait deux ou trois fois la valeur de la propriété, et se guider sur ce prix, pourvu qu'il ne dépasse pas une certaine somme. L'amendement sur l'article 2 est libellé ainsi qu'il suit:

> Le prix qui devra être payé pour chacun desdits chemins de fer et leur matériel, biens et dépendances qui peuvent être acquis comme il est ci-dessus, prévu sera égal à la valeur qui en sera déterminée par la cour d'Echiquier du Canada.

C'eut été parfait, si l'article avait fini là. C'eut été d'accord avec les vues exprimées par l'honorable premier ministre, et aurait été une bonne raison pour faire décider la question par le juge de la cour d'Echiquier. Mais l'amendement proposé par le ministre intérimaire des Chemins de fer lie les mains du juge de la cour d'Echiquier, comme il est dit ci-après:

> La dite valeur sera le coût réel desdits chemins de fer, moins les subventions et la dépréciation mais ne devra pas dépasser $4,349,000 à part les obligations non payées, qui devront être prises par le Gouvernement, mais ne devront pas dépasser en tout $2,500,000.

Mon honorable ami peut voir par là que si le coût total moins la dépréciation et les subventions, ne dépasse pas $6,849,000, le juge de la cour de l'Echiquier est tenu d'accorder cette somme à la compagnie, quand bien même à son avis, la valeur de ces chemins de fer n'atteindrait pas le tiers de ce chiffre. Telle est l'objection que je vois à cet amendement. La première chose à faire—et nul doute que c'est la première chose à laquelle le ministre des Chemins de fer a passé lorsque la proposition lui a été faite d'acquérir ces chemins de fer pour l'Etat—était de soumettre la question au directeur général des chemins de fer de l'Etat; mais il est très étrange qu'on ne voit aucune part que le directeur général ait approuvé l'acquisition de ces trois lignes. Il a évidemment renvoyé immédiatement la question à son ingénieur en chef, et l'ingénieur en chef, M. Beckwith, a fait un examen des trois lignes. La valeur matérielle de ce que l'on appelle la ligne que l'on appelle Québec-Montmorency est portée à $1,185,200. Cela comprend les gares, le matériel, toute la ligne achevée. C'est la valeur fixée par l'ingénieur même du ministère. Mon honorable ami trouvera à la page 6, le rapport de M. Beckwith à M. Brown, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat à Moncton. Mais on m'apprend que les obligations de cette ligne sont de $2,500,000, et il est à présumer que c'est ce prix que la compagnie pourra montrer au juge de la cour d'Echiquier.

Si nous passons ensuite à la ligne de Québec-Saguenay, on voit que l'ingénieur dans un rapport qui a été soumis au Gouvernement par M. Brown, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, en porte la valeur totale à $2,813,500. Ces deux lignes principales sont donc évaluées par l'ingénieur des chemins de fer de l'Etat à un peu plus de $3,928,000. Si nous ajoutons la petite ligne de la rive sud du Saint-Laurent, l'ingénieur du Gouvernement dit que le prix raisonnable qu'elle a dû coûter est de $466,000, et si l'on déduit $240,000 de subventions que la compagnie a reçues, il resterait $220,000 comme étant la somme que les propriétaires ont dépensé de leur

propre argent. En ajoutant $466,000 comme le coût d'établissement de cette ligne, nous arrivons pour les trois chemins de fer à un total de $4,300,000 comme étant leur valeur réelle, ou la somme qu'aurait coûtée leur construction à l'époque où ce rapport a été fait, en 1915.

Cependant, cet amendement veut que le juge de la cour d'Echiquier accorde à ces compagnies, non pas la valeur fixée par l'ingénieur du ministère des Chemins de fer, mais si l'on établit que la construction de ces lignes a coûté $6,949,000, le juge est obligé de leur accorder cette somme, soit $2,600,000 de plus que le chiffre cité par l'ingénieur du ministère.

Cette loi est mauvaise. On devrait permettre au juge d'appeler des témoins et le Gouvernement devrait pouvoir en assigner lui-même. Le juge devrait pouvoir accorder à ces compagnies le prix que leurs lignes valent raisonnablement. Loin de là, il a les mains liées, et si les compagnies peuvent lui démontrer qu'elles ont dépensé $6,949,000 dans la construction de ces chemins de fer, le juge est obligé de leur accorder cette somme énorme, lorsqu'elles ne devraient recevoir que ce que l'ingénieur estime qu'ils ont coûté. En d'autres mots, le juge n'est pas limité à la valeur juste ou nécessaire, ou encore au coût réel, mais il est obligé d'accorder $6,949,000, même quand ce prix dépasse de $2,600,000 la valeur estimative de ces trois lignes par l'ingénieur même du Gouvernement.

Sur le préambule.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le ministre intérimaire des Chemins de fer nous a dit, il y a un instant, que le Gouvernement n'avait pas l'intention de pousser l'achèvement de ce chemin de fer plus loin que la Malbaie. Le Gouvernement se propose-t-il de se mettre à l'œuvre immédiatement?

L'hon. M. REID: Oui, parfaitement.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il n'y a pas de crédit dans le budget.

L'hon. M. REID: Il y sera pourvu.

L'hon. M. LEMIEUX: Quand, pendant cette session?

L'hon. M. REID: Oui, cette session.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

Sur la motion tendant à la 3e lecture du projet de loi.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: propose:

Que le projet de loi ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à un nouvel examen en comité général pour le modifier de manière que toute convention passée par le Gouvernement en exécution de cette loi ne sera valide et obligatoire qu'après avoir été soumise au Parlement et ratifiée par lui.

L'amendement, mis au voix, n'est pas adopté.

Le projet est lu pour la 3e fois et adopté.

OBSERVATIONS SUR L'ENCOURAGEMENT DE L'INDUSTRIE DES CONSTRUCTIONS NAVALES.

M. MACDONALD: Monsieur l'Orateur, la session tire à sa fin et il a été signalé à l'attention du Parlement un sujet de haute importance, à l'égard duquel il serait à désirer, je crois, dans l'intérêt du pays, que le Gouvernement nous dise s'il a quelque projet en vue ou une politique à nous annoncer. Il s'agit d'encourager l'industrie des constructions navales en Canada. Inutile d'entrer dans des détails ni de répéter les nombreux arguments que l'on a fait valoir en faveur d'un encouragement à donner à ces sortes de constructions.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable député aura sans doute la complaisance de remettre ses observations à un moment où sera ici le ministre du Commerce et de l'Industrie (sir George Foster), qui a longuement étudié cette question.

M. MACDONALD: Je ne veux pas insister pour la discussion ce soir.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je crois que le ministre a quelque déclaration à faire à ce sujet. Quoiqu'il en soit, je ne veux pas interrompre mon honorable ami.

M. MACDONALD: Je n'ai aucunement le désir d'engager la discussion ce soir sur ce point, mais nous ne savons pas combien de temps encore durera la session, et je ne retiendrai pas la Chambre plus que de raison. Le motif qui m'engage à parler de cette affaire, c'est que mon très honorable ami le premier ministre, dans un discours qu'il prononçait hier à Montréal, a mentionné, au dire des journaux, cette question d'aide aux constructions navales dans des termes que je crois utiles de rappeler.

Quiconque y réfléchit un instant doit comprendre que l'heure est arrivée pour le Canada de se préparer au transport de ses productions dans ses propres vaisseaux. Nous ne pouvons remettre à une autre année le début d'une pareille entreprise.

Dans tous les pays du monde, la marine marchande décroit graduellement par suite de la guerre, et le besoin au Canada de faciliter l'expédition de nos marchandises se fait grandement sentir. Un retard d'une année ne peut que rendre la solution de ce problème beaucoup plus difficile que si quelque mesure est adoptée avant la prorogation. Nous avons en ce moment trois lignes de chemin de fer transcontinentales en exploitation. Nous tirons vanité de l'importance de nos produits naturels et nous attendons avec espoir et confiance l'heure où, après que l'on aura fini au Canada de dépenser nos fonds en vue de la guerre, il nous sera possible de nous préparer à faire face à la situation qui se présentera alors à cause des productions naturelles et industrielles que le pays va fournir en quantité considérable. Mais si, lorsque ce temps viendra, nous sommes dépourvus de tous moyens de transport par mer, ce sera pour nous un grand désavantage. Dans la Colombie-Anglaise, où la situation est très mauvaise, à cause de l'impossibilité d'obtenir des vaisseaux qui effectuent le transport des produits de ces forêts, le Gouvernement prête la main à la solution de ce problème. Voici ce que je lisais il y a quelques jours dans le "Monetary Times":

Le projet du gouvernement de la Colombie-Anglaise d'aider la construction de navires dans la province et de subventionner ces navires une fois construits vient d'être soumis à la législature. Ce projet de loi vise à constituer une commission de crédit maritime qui pourra faire des avances à la constructions des navires, subventionner ceux-ci après la guerre, quand les prix d'affrètement seront moins élevés, et garantir les obligations des entrepreneurs de constructions navales jusqu'à concurrence de 6 p. 100. Cette commission de crédit maritime sera organisée d'après le même principe que celle du crédit agricole.

Ce projet de loi porte aussi, entre autres choses, que, après la guerre, les prix de transport sur ces vaisseaux ne dépasseront pas ceux que l'on fait payer dans l'état de Washington. On y trouve aussi une disposition tendant à garantir 55 pour 100 des frais de construction et de réparation des navires. Cette nécessité qui s'impose sur les côtes du Pacifique, elle est non moins grande sur les côtes de l'Atlantique, puisque les productions de ce pays à l'est des montagnes Rocheuses, qu'elles soient agricoles, minérales ou industrielles, devront naturellement, si on les exporte, trouver à s'écouler par nos ports de l'Atlantique. Dans un discours qu'il prononçait hier à Montréal au lancement du brise-glace sorti des chantiers de la maison Vickers, mon très honorable ami le premier ministre s'est exprimé dans les termes qui suivent, d'après le compte rendu que le "Star" de Montréal en a fait:

Sir Robert annonce que le Gouvernement canadien est tout disposé à subventionner les constructions navales au Canada. Il viendra un temps, a-t-il dit, où la maison canadienne Vickers l'emportera sur celle dont elle est une branche et où ce pays aura des chantiers de constructions maritimes ne le cédant à aucun de ceux de la Grande-Bretagne.

"Je suis sûr que l'un et l'autre parti politique verraient d'un bon œil cette entreprise, a dit sir Robert Borden, et je suis parfaitement convaincu que, tous les deux, ils sont prêts à promettre tout secours raisonnable visant à cette fin."

Il n'y a pas encore bien longtemps que dans cette Chambre on traitait d'absurde l'idée d'entreprendre au Canada la construction de navires d'acier. Sans revenir sur nos luttes d'autrefois, je dirai que quiconque voudra bien y réfléchir comprendra que de telles propositions sont parfaitement absurdes. Il a été démontré, depuis deux ans, par ce qui s'est passé à l'égard des munitions de guerre et autres articles dont la fabrication a été entreprise tout récemment, que la gauche avait parfaitement raison d'affirmer, il y a trois ans, que le manufacturier et l'artisan canadiens pouvaient parvenir, dans cette partie, à faire tout ce que font les artisans et les manufacturiers des autres pays.

Aucun mystère bien profond n'entoure la construction des navires d'acier. C'est une industrie légitime, basée sur celle de l'acier et du fer, et c'est à cause de l'avance de plusieurs années qu'elle a sur nous dans cette dernière industrie, que la Grande-Bretagne est en mesure de construire les vaisseaux qui sortent aujourd'hui de ses chantiers. Quand on se souvient qu'il y a vingt ans, il n'existait au Canada nulle aciérie capable de fondre l'acier, l'opération la plus élémentaire de ce genre de fabrication, il est aisé de comprendre pourquoi la Grande-Bretagne, qui depuis trente ans déjà était à l'œuvre, est en mesure aujourd'hui de construire les vaisseaux qui en sortent et de fabriquer tout autre article qui découle de l'industrie du fer et de l'acier. Mais aujourd'hui le Canada en est arrivé à pouvoir produire dans ses propres aciéries tout ce que demande le commerce du fer et de l'acier. Tous ceux qui ont fait

des recherches à ce sujet savent que le laminage des plaques d'acier dans l'une quelconque des trois ou quatre aciéries du Canada est pour elle chose aussi facile que de produire les barres d'où sont tirés les obus, de même aussi que les verges et n'importe quoi en acier.

Cette industrie a fait au Canada des progrès étonnants et elle emploie des artisans en nombre considérable. La ville de Montréal, par exemple, a vu hier le lancement d'un brise-glace construit dans ses propres chantiers. Il en est sorti l'année dernière dix sous-marins qui ont fait la traversée de l'Atlantique et qui de l'autre côté sont au fort de la mêlée. Ces faits démontrent que nous avons passé l'heure des tâtonnements et que nous sommes parvenus au point où le Canada doit se livrer à la construction des navires d'acier.

D'aucuns ont demandé que l'on encourageât le construction des navires de bois, mais cette opinion n'est pas la mienne. Les besoins du siècle demandent des navires d'acier, plus particulièrement pour le transport des marchandises. Les navires d'acier ont sur ceux que l'on faisait en bois de nombreux avantages dont il est inutile que je parle maintenant.

Je n'ai pas l'intention d'appuyer longuement sur la nécessité d'agir sans délai. L'honorable député de Saint-Jean et d'autres de la gauche ont fréquemment parlé de cette affaire depuis que la présente session est commencée, et je pense bien que le Gouvernement s'en occupe. Je soulève cette question sans le moindre esprit de parti, mais simplement parce que je la regarde comme un des plus grands problèmes auxquels il faut que le pays trouve une solution le plus tôt possible. Tous ceux qui, dans cette Chambre, de quel côté qu'ils siègent, se rendant compte de la situation à laquelles il nous faudra faire face quelqu'un de ces jours, manqueraient à leur devoir en n'insistant pas auprès du Gouvernement pour qu'il agisse sans retard dans cette affaire. Avant que cette Chambre se sépare, le Gouvernement devrait nous assurer, non seulement que cette affaire a reçu de sa part quelque attention, mais qu'il va s'employer à procurer au pays des moyens de transport par mer, moyens dont nous manquons absolument et qui sont essentiels à la prospérité de notre pays.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Pour ce qui est de construire au Canada des navires d'acier, je ne sache point que personne ait nié la chose, selon que le fait entendre l'honorable député. Dans la circonstance à laquelle il fait allusion, il s'agissait de savoir ce qu'il en coûterait de construire au Canada des navires d'acier comparativement à ce que la chose coûte à l'Angleterre. Il était aussi question de la célérité avec laquelle on pouvait y parvenir dans l'un et l'autre pays. Un peuple qui possède les vastes aciéries du Canada peut sans doute et doit à quelque moment—j'espère que pour nous ce sera bientôt—entreprendre de construire des navires d'acier. Cette industrie est indubitablement liée à beaucoup d'autres, celle de l'acier pareillement à nombre d'industries auxiliaires.

La question des transports est très importante pour le Canada, et cela prouve l'importance et même la nécessité de l'établissement de l'industrie de la construction des navires en acier au Canada. Mon honorable ami, cependant, me paraît confondre deux idées. Si je ne me trompe, il confond l'essor à donner à la construction des navires au Canada et la nécessité des navires pour le Canada, en commun avec tout l'empire et le monde entier. Je n'ai pas encore rencontré au Canada un seul homme qui soit prêt à construire des navires en acier d'une dimension considérable qui puissent probablement servir avant la fin de la guerre.

M. MACDONALD: Si on ne commence pas une bonne fois, on n'en construira jamais.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'en conviens; mais il y a encore une observation à faire à ce sujet. Si on commence la construction de navires en acier, alors que le coût est à son point culminant, sans certitude que ces navires seront utilisables au moment où ces navires seront le plus en demande, il y a lieu d'étudier si l'on doit commencer l'entreprise. Du moins, tel est l'avis des membres du Gouvernement, et je suis porté à croire que ce serait aussi l'avis de tout honorable député qui y réfléchirait sérieusement. S'il faut construire des navires lorsque le coût est au moins le double de ce qu'il serait dans les conditions ordinaires, et si après avoir payé le double, on verse des subventions du chiffre voulu, au moment où l'on a le plus besoin de navires, de quel avantage serait donc une pareille proposition? Depuis dix-huit mois, le besoin de navires s'est fait plus ou moins sentir chez toutes les nations du monde. En somme, cependant, les arrangements faits par les nations alliées entre elles, surtout par l'amirauté britannique, ont sensiblement amélioré la situation, et je crois qu'en définitive les navi-

res disponibles ont fait toute la besogne qu'on en pouvait attendre. Durant le dernier hiver, j'ai eu l'occasion de consulter les rapports quotidiens transmis par le département du service de la Marine relativement à Halifax et à Saint-Jean, et j'ai constaté que huit, dix et quelquefois douze transports prenaient des chargements à chacun de ces ports—je crois même qu'il y en avait rarement moins d'une demi-douzaine—sauf depuis quelques semaines.

Ainsi, eu égard à toutes les conditions imposées par la guerre, ce service a été supérieur à nos prévisions, bien qu'inférieur à ce que nous aurions pu désirer. Si on prenait tout de suite des mesures voulues afin d'assurer la livraison de navires au moment où les navires sont le plus en demande, personne n'hésiterait guère touchant la question du coût, parce que l'importance des transports est suprême en ce moment, malgré tout ce que j'ai dit au sujet des arrangements faits par l'amirauté. Mais quelle forme, dirait-on, faut-il donner à cette action? Le Gouvernement pourrait lui-même entreprendre la construction de navires au Canada. Mais tout ce qu'on pourrait construire au Canada en ce moment, avec quelque possibilité de les rendre disponibles avant la fin de la guerre, se résumerait à peu de chose, en proportion des besoins du pays dans son ensemble. D'un autre côté, le Gouvernement pourrait étudier les propositions des corporations et des syndicats qui désireraient construire des navires si le Gouvernement accordait des subsides. Jusqu'à présent, nous n'avons pas reçu de propositions de cette nature qui fussent assez raisonnables pour nous croire autorisés à pousser la chose plus loin.

A entendre l'honorable député, lorsque la guerre sera finie, les demandes de navires et le manque de navires seront presque identiques à ce qu'ils sont aujourd'hui. Je ne parle nullement avec l'autorité d'un expert, mais quiconque ici désire avec quelque bon sens prévoir les conditions qui existeront alors, doit arriver à une conclusion générale. Deux considérations me frappent—sans doute d'autres considérations frapperaient ceux qui peuvent se prononcer à cet égard avec plus d'autorité que moi. Une de ces considérations est l'énorme quantité de navires aujourd'hui distraite des voies commerciales qui sera dégagée et disponible pour le commerce. Cela aura lieu à une époque assez rapprochée après la conclusion de la guerre. En second lieu, la demande de navires du monde entier sera aussi réduite, je suppose, par la fin de la guerre, pour la raison qu'une énorme quantité d'approvisionnements et un nombre énorme de troupes doivent être transportés pour la guerre et ce sont des objets qui priment tout. Avec la conclusion de la guerre, il y aura je crois moins d'ouvrage à faire pour les navires du monde. Envisageant la situation sous cet aspect, il faut conclure qu'il y aura une bien plus grande quantité de navires disponibles, et d'un autre côté, je suppose, il faudra faire face à une certaine demande à laquelle doivent répondre les nations du monde en ce moment.

Ainsi, il n'est pas absolument certain qu'il y aura une disette de navires, quand la guerre sera terminée, bien que les considérations dont il faut tenir compte soient d'un caractère si vaste et si compliqué que quelqu'un qui, comme moi, n'a que bien peu d'autorité en pareille matière, n'oserait faire aucune prédiction avec tant soit peu de confiance. Il me semble que, en un certain sens, cela est à côté de la question que l'honorable député a soulevée.

En laissant de côté toute autre considération, je reconnais avec mon honorable ami que le Canada devrait être un pays où il faut imprimer l'essor à la construction de navires en acier. Nous avons ici tous les matériaux voulus, et nous pouvons rapidement entraîner des ouvriers, je crois, pour ce travail. Dans le passé, la difficulté a toujours été le coût. Il y a quatre ou cinq ans, j'ai rencontré des délégations de constructeurs de navires du Canada et j'ai discuté la chose avec eux. On a toujours émis l'avis qu'il faudrait subventionner cette industrie. Il y a environ huit ou neuf ans, je crois, je leur ai demandé franchement de me dire s'ils pouvaient m'indiquer à quelle période cette industrie pourrait se suffire à elle-même, de manière à ce que l'on pût s'attendre à ce que l'industrie de la construction de navires existe sans subvention. Je ne puis pas me rappeler qu'en aucune de ces occasions on ait pu me donner une réponse précise sur ce point-là, que je considérais comme étant d'une nature assez importante.

A ce propos, il faut dire ceci: l'impression que j'ai pu recueillir, en discutant ce sujet avec diverses personnes, quand je visitai divers chantiers de construction maritime en Angleterre, il y a quatre ans, j'ai rencontré alors plusieurs des principaux constructeurs de navires—fut que le coût de la construction des navires en Grande-Bretagne et ce même coût au Canada tendaient de plus en plus chaque année à de-

venir approximatifs. Un constructeur d'une grande expérience avec qui je discutais ce sujet m'a dit qu'il croyait que d'ici à vingt ans au plus, le coût de la construction des navires en acier au Canada serait à peu près le même qu'en Grande-Bretagne. Si on peut faire fond là-dessus, cela constituerait une réponse à la question que j'ai posée à quelques-uns des constructeurs du Canada dans les occasions dont j'ai parlé. Dans tous les cas, le ministre du Commerce a donné à ce sujet toute son attention, et je m'attendais à ce qu'il pût être en état de faire une déclaration au Parlement à ce sujet avant la conclusion de la présente session. Il est le président du sous-comité du Conseil qui s'est préoccupé de la question, et j'espère qu'en une autre occasion avant la prorogation, il pourra nous exposer tout cela plus au long que je n'ai pu le faire ce soir, car je ne savais pas que l'honorable représentant de Pictou avait l'intention de soumettre aujourd'hui ce sujet à l'attention de la Chambre.

L'hon. M. PUGSLEY: J'ignore si mon très honorable ami sait que le ministre du Commerce a déjà fait à ce sujet un exposé très détaillé.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Quand cela était-ce?

L'hon. M. PUGSLEY: Il y a environ une semaine.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: C'était depuis lors.

L'hon. M. PUGSLEY: Je regrette de dire que bien que tout ce qu'il nous a exposé soit très intéressant, il a considéré ce qui pourrait se faire dans un avenir quelque peu éloigné, plutôt qu'il ne nous a présenté quelque moyen de faire face aux nécessités présentes. Je regrette beaucoup que mon très honorable ami ait pu voir tant de difficultés pour encourager l'industrie de la construction des navires. Apparemment, il n'est pas en mesure, du moins dans le moment, de soumettre à la Chambre aucune politique que le Gouvernement soit prêt à adopter. Il a déjà été dit, je crois, par le ministre du Commerce, qu'on a demandé à un ou deux de ces messieurs de soumettre quelques chiffres qu'ils considéraient comme satisfaisants pour construire des navires—je crois qu'il était plus particulièrement question de navires en bois. Mais je crois que la meilleure procédure serait de tomber d'accord sur une ligne de conduite, c'est-à-dire de déterminer s'il faudrait ou non donner des primes, et ensuite rendre la chose publique afin que les intéressés puissent être en mesure de pouvoir en profiter. Le premier ministre nous dit que par suite des prix élevés des matériaux et de l'incertitude au sujet de la durée de la guerre, il ne serait peut-être pas de bonne politique de faire ce qui pourrait être nécessaire pour nous assurer dans le moment la construction des navires en acier. On nous a déjà dit, monsieur l'Orateur, que la guerre ne durerait probablement pas longtemps maintenant. Encore il y a peu de temps, et à mon grand étonnement, le ministre des Finances nous a dit que quand la guerre a éclaté, on ne croyait pas qu'elle durerait plus de trois ou quatre mois.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai dit que quelques-uns étaient de cet avis, non un grand nombre.

L'hon. M. PUGSLEY: La phraséologie du ministre laissait entendre qu'il exprimait l'opinion de quelqu'un en qui il avait confiance, car il semblait citer une prédiction qu'à son grand désappointement les événements ont démentie. Les nombreuses années de préparation de la part des ennemis nous portaient à nous attendre à une longue guerre. Quoi qu'il en soit, en matière de construction navale et en tout ce qui se rapporte à notre participation à la guerre, nous devons baser nos calculs sur une durée des hostilités non pas d'une ou trois années, mais de cinq années; et si la paix survient plus tôt, tout le monde en sera content. Je maintiens que nous devons nous préparer à l'avance et prendre toutes les mesures pour permettre au Canada de faire sa part, quelle que soit la durée de la guerre. Mon très honorable ami avait raison de dire que les arrangements entre les gouvernements anglais et canadien ont réglé la question du transport, ou plutôt que les difficultés n'ont pas été aussi grandes qu'on pouvait s'y attendre. C'est bien vrai, quoique le transport coûte de 800 à 1,000 p. 100 de plus qu'avant la guerre. Mais n'oublions pas que les navires se font de plus en plus rares chaque semaine, presque chaque jour. Le sous-marin offre un très grand danger à la marine marchande, et les navires anglais se ressentent du danger. La rareté des vaisseaux s'accentue et le problème du transport devient de jour en jour plus aigu.

Le Canada devrait considérer la chose au point de vue de l'avenir. Je ne dis pas que le temps viendra, mais je dis qu'il peut venir un temps où le commerce canadien et le commerce de l'empire demanderont un plus grand nombre de vaisseaux que celui dont nous disposerons si le Canada ne

construit pas ses propres navires. Admettons que, si la guerre se termine soudainement, nous aurions à payer des centaines de mille dollars de plus qu'il ne faut. Disons même des millions de dollars. Si par là le Canada peut mieux approvisionner l'empire ce sera de l'argent bien dépensé, que personne ne regrettera. Je ne veux pas trouver à redire, mais nous avons perdu près de deux années à discuter cette importante question.

Je me demande en toute sincérité et sans malice aucune, comment, dès la déclaration de la guerre, le ministère n'a pas prévu justement la situation actuelle. L'état de guerre entre l'Angleterre d'un côté et ses alliés et de l'autre un ennemi aussi fort et aussi ingénieux que l'Allemagne et ses alliés ne pouvait manquer d'épuiser les ressources de l'empire. Tout le monde prévoyait les désastres qu'allaient causer les sous-marins dans la marine marchande; nous aurions dû nous attendre à voir de mois en mois diminuer le nombre des navires. Mais il vaut mieux ne pas trop critiquer l'inaction du ministère dans le passé. Que le Gouvernement, s'il peut le faire, attaque le problème dès maintenant et dise au Parlement et à la nation ce qu'il entend faire. J'ose prédire que si on s'engage à subventionner généreusement ces entreprises, les Canadiens ont assez de ressources pour saisir l'occasion qu'on leur offrirait et se livrer à la construction non seulement de navires d'acier mais aussi de navires de bois qui donneraient un assez bon service, durant nombre d'années. Le Canada était autrefois, en proportion de sa population, l'un des pays, sinon le pays où se construisaient le plus de navires.

Sur toutes les mers du monde on rencontrait, servant au commerce universel, des navires construits dans nos chantiers. J'ai la conviction qu'en accordant un encouragement raisonnable, nous pourrions faire construire au Canada un grand nombre de navires qui seraient très utiles au commerce.

Que le Gouvernement accorde des primes appréciables et de plus permette aux constructeurs d'importer en franchise les machines les plus modernes pour les navires à voiles. Une telle mesure serait d'un immense avantage au constructeur, sur qui pèsent lourdement les droits sur ces machines.

Tout dernièrement, j'ai reçu nombre de télégrammes de gens qui recommandent que l'Etat subventionne la construction de navires en bois et qui garantissent le succès de cette industrie. Je me suis consulté avec des gens qui s'intéressent à la question et je suis persuadé que si le Gouvernement annonçait qu'il va accorder des subventions raisonnables et permettre l'entrée en franchise de machines qui ne se fabriquent pas au pays, nous verrions bientôt s'ériger des chantiers de construction maritime sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, sur les rives du golfe et des Grands lacs, et avant longtemps, il y aurait un grand nombre de navires dans les chantiers. Il ne se passerait pas de longs mois avant que le Canada soit en mesure de faire sa part, sa large part, dans le commerce du transport dans l'empire britannique.

M. G. H. BARNARD (Victoria) (C.-B.): Je n'ai qu'un mot à dire sur ce sujet. Je tiens seconder les honorables députés de Pictou (M. Macdonald) et de Saint-Jean (M. Pugsley) dans leurs efforts pour amener le Gouvernement à venir en aide aux constructeurs de navires. C'est pour les habitants des côtes du Pacifique, surtout depuis la guerre, une question vitale. Le manque de navires s'est fait sentir même avant la guerre. Les députés ne sont pas sans savoir que la prospérité de la Colombie-Anglaise dépend absolument du commerce du bois, et le grand obstacle au développement de ce commerce vient du manque de navires. Il ne fait aucun doute que c'est à la Colombie-Anglaise que se voient les plus riches forêts au monde. Malheureusement, tous les navires qui transportent le bois sont frétés par des compagnies de San Francisco et naturellement ces dernières l'expédient à leurs propres scieries sur le détroit de Puget, alors que nos scieries chôment faute de navires pour l'exportation.

Ces jours derniers, à ce que je vois, le gouvernement de la Colombie-Anglaise a justement présenté à l'assemblée une mesure pour venir en aide à la construction des navires. On se propose particulièrement, je crois, de faire construire des navires avec le bois de la Colombie-Anglaise. Nous avons la preuve irréfutable que nous pouvons construire des navires de premier ordre avec le bois de nos forêts.

L'hon. M. PUGSLEY: Assurément.

M. BARNARD: Ce qu'il faut, c'est de faire en sorte que les gens qui font le commerce du bois vendent leur bois pour la construction des navires et acceptent en paiement des actions dans les navires. Je dois observer que j'ai reçu une copie de la loi

aujourd'hui seulement, et que je n'ai pas encore pu l'étudier à fond; mais elle pourvoit à nommer une commission pour prêter aux constructeurs de navires, jusqu'à 55 p. 100 de la valeur du navire. Pour garantir le prêt, la loi soumet l'exploitation, etc., à des obligations très strictes. Elle permet aussi d'accorder des subventions ou prêter aux constructeurs 55 p. 100 du prix de leur installation. La province affecte à ces fins une somme totale de $2,000,000, et on espère avec cet argent établir un commerce de transport canadien. La subvention ne s'accorde qu'à la condition que les navires reviennent prendre leur cargaison dans un port de la Colombie-Anglaise. Il me semble qu'en encourageant cette entreprise de quelque façon, le Gouvernement ferait beaucoup de bien non seulement aux Provinces maritimes mais encore beaucoup plus à la Colombie-Anglaise; pour ma part, je verrais avec un grand plaisir toute mesure à cet effet.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): J'ai suivi avec un grand intérêt le discours de mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. Barnard). Je partage l'opinion qu'il émet que cette industrie est de la plus grande importance pour sa province. Sans les transports sur la haute mer, l'industrie du bois dans la Colombie-Anglaise et l'industrie houillère de cette grande province ne peuvent se développer. Mon honorable ami et ses collègues de la province de l'extrême Ouest forment une solide phalange ministérielle. Plusieurs années se sont passées depuis leur élection, et chaque année a vu surgir cette discussion en Chambre, mais on n'a rien fait. S'il faut que mon honorable ami s'en retourne chez lui avant que le Gouvernement ait rien arrêté dans ce sens, j'ai bien peur que les gens de la Colombie-Anglaise trouvent que le ministère ne défère pas assez à l'influence de mon honorable ami et de ses collègues de cette province. La question a pour moi un intérêt tout particulier. Je viens d'une province maritime, où la construction des navires a une grande importance. Je suis fier d'annoncer à la Chambre que pendant que nous sommes à discuter ce sujet, et à ne rien faire que parler, il y a dans la ville où je réside une compagnie d'hommes entreprenants qui sont à établir un chantier pour la construction de navires en acier, et à donner l'essor à cette industrie. Ces gens s'y sont mis malgré le grand désavantage auquel les met notre tarif. C'est le principal obstacle, à mon avis, à la construction des navires. La main-d'œuvre ne fait pas défaut. Quiconque a visité à Montréal les magnifiques chantiers de Vickers, Limited, et le superbe, navire qu'on y a mis à l'eau, a pu se convaincre que les ouvriers canadiens peuvent fort bien faire ce genre d'ouvrage.

J'ai regretté que l'ex-premier lord de l'amirauté, M. Churchill, ne fût pas avec nous, hier; car il aurait pu constater de ses yeux que nous possédons déjà au pays une installation comme celle que le Canada, disait-il au premier ministre, ne pourrait créer avant cinquante ans.. Les fondations sont à toute épreuve, elles paraissent être des plus fermes. Cependant, on avait affirmé qu'il n'existait pas un seul endroit du littoral canadien où le fond fut assez résistant pour y établir un chantier de construction maritime.

Les grues étaient en état, je n'en doute pas, de soulever un poids de 50 tonnes; pourtant ce monsieur avait affirmé qu'il serait impossible de nous procurer des engins de cette nature au Canada. La façon dont les rivets sont posés et la construction du navire d'une façon générale, font grand honneur à nos ouvriers. Tous ces travaux, qu'au dire de ce lord de l'amirauté anglaise, nous ne serions jamais en mesure d'exécuter, le sont à l'heure actuelle, et d'une façon admirable. Nous n'avons été témoins d'aucun de ces incidents propres à décourager dont le premier ministre nous avait entretenus, il y a quelques années à peine, aux applaudissements de ses amis politiques. Ces questions sont réglées, mainnant, nous possédons enfin au pays au moins un excellent chantier de construction maritime où ont été construits quelques navires actuellement utilisés avec avantage dans la marine anglaise. Au même chantier, on construit en ce moment une superbe flotte de petits navires rapides; les affaires semblent prospères et tout indique que c'est là le point de départ d'une puissante industrie. Comme je l'ai déjà dit, le grand obstacle, c'est le tarif. Les plaques d'acier coûtent beaucoup plus cher au Canada qu'en Angleterre. Les machines coûtent aussi plus cher. S'il nous fallait importer ces machines des Etats-Unis, en vue de construire de gros navires, les droits à payer seraient énormes.

Si j'ai bien compris, sous le régime du tarif actuel, les articles qui entrent dans la construction des navires et qui ne sont pas fabriqués au Canada, sont admis en franchise.

Si nous ne fabriquons pas de plaques d'acier au Canada, et nous n'en fabriquons certainement pas, nous pourrions les importer libres de droits des Etats-Unis; tout de même la plupart des articles qui entrent dans la construction des navires, et ils sont innombrables, sont sujets à des droits très élevés; dès le début, le constructeur canadien se trouve donc en face d'un obstacle très sérieux. Si un navire coûte $20 de plus par tonne, il vous faudra payer un dividende sur le capital additionnel, sans compter qu'il devra entrer en concurrence avec les navires sortant des chantiers de la Grande-Bretagne et qui sont construits sous un régime du libre-échange.

On pourrait obvier jusqu'à un certain point à ces conditions désavantageuses, au Canada, en accordant une détaxe aux constructeurs de navires, et c'est toujours un sujet d'étonnement pour moi que ni le gouvernement du jour ni l'ancien gouvernement n'aient songé à cela.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député croit-il qu'il suffirait d'une détaxe pour établir l'industrie de la construction maritime au Canada?

M. SINCLAIR: Je crains fort que non; mais tout de même, il se construit des navires au pays, à l'heure actuelle. On est à construire une puissante flotte pour le service des Grands lacs; on construit également des navires en petit nombre sur le littoral de l'Atlantique; et enfin, comme je viens de le dire, on en construit à Montréal. Partout les constructeurs sont en butte à cet obstacle très sérieux et qui n'a assurément pas sa raison d'être, à l'heure actuelle. Les autres industries ne sont pas embarrassées par des obstacles de cette nature. Le fabricant d'instruments aratoires, qui importe l'acier des Etats-Unis pour la moissonneuse ou la faucheuse qu'il exporte ensuite à l'étranger, se présente aux douanes et on lui fait remise, si je ne fais erreur, de 99 p. 100 des droits qu'il a payés. Mais le constructeur de navires ne reçoit aucune faveur; on ne lui fait pas de remise; or, c'est là un état de choses qui ne devrait pas exister; on devrait y remédier sans retard, par le moyen d'un arrêté du conseil.

J'espère que le ministre des Finances verra, dès la prochaine réunion du cabinet, à ce qu'il soit émis un décret du conseil autorisant les constructeurs de navires canadiens à importer, sujets à détaxe les matériaux dont ils ont besoin de l'étranger. Je ne vois aucune raison au monde qui puisse nous empêcher de le faire et mon honorable ami, le ministre des Finances, j'en suis certain, est absolument de mon opinion.

Ce serait là un excellent encouragement à offrir aux constructeurs de navires; or, tout le monde admettra avec moi que, de toutes nos industries canadiennes, il n'en est pas une qui mérite plus d'être encouragée que la construction maritime; car du moment qu'un navire est construit, il lui faut entrer en concurrence avec le monde entier afin d'obtenir du service.

S'il est un produit de notre industrie qui mérite d'être mis sur un pied d'égalité avec nos autres produits, c'est bien le navire qui transporte nos marchandises de l'autre côté de l'océan. Si le besoin se fait sentir de transporter des marchandises dans l'une des parties du monde, le navire doit entrer en concurrence avec tous les autres navires du monde entier. Les courtiers de Londres, de New-York et des autres grandes villes de l'univers savent, par exemple, qu'il y a des marchandises à transporter d'Australie à Londres. Tous essaient d'obtenir ces marchandises dans le plus bref délai et chacun fait concurrence à l'autre.

Conséquemment, du moment que vous lancez un navire, il entre en compétition avec les navires du monde entier, comme lui en quête d'affaires, de sorte qu'on devrait exempter les constructeurs des droits qui pèsent si lourdement sur cette industrie au pays.

L'hon. M. REID: Je ne voudrais pas interrompre l'honorable député, mais il doit savoir que les articles nécessaires à la construction des navires sont admis en franchise au Canada.

M. SINCLAIR: Le ministre était absent de son siège lorsque j'ai donné des explications à ce sujet. Je suis passablement au courant du tarif qui nous régit. Mais il existe un grand nombre d'articles au sujet desquels on ne fait pas de remise. Sur les articles qui sont produits au pays,—et ils sont nombreux—on ne fait pas de remise. Pour ne citer qu'un exemple, si l'on fabrique au pays des machines pour les navires vous ne pouvez importer ces machines des Etats-Unis et réclamer à une détaxe.

L'hon. M. REID: Les articles exemptés de droits sont:

Mâts en fer ou en acier, ou parties de ces mâts, et poutres, cornières, feuilles et plaques, courbes et câbles, chaînes en fer ou en acier, pour navires en bois, fer, acier ou composites; et articles en fer acier ou laiton qui, lors de leur importation sont d'une classe ou espèce non fabriquée en Canada, lorsqu'ils sont importés pour servir à la construction ou au grée-

ment de navires, conformément aux règlements prescrits par le ministre des Douanes.

M. SINCLAIR: Voilà ce que j'ai dit: les articles qui ne sont pas fabriqués au Canada. Il n'y a pas seulement que le fer et l'acier, mais la peinture, les boulons, les serrures, les articles qui servent à finir l'intérieur des navires et un grand nombre d'autres articles qu'il serait trop long d'énumérer, sont tous frappés de droits élevés sous le régime du tarif actuel. L'industriel qui désire se lancer dans l'industrie de la construction maritime doit payer des droits onéreux au Gouvernement; or, si l'on veut donner une chance au constructeur de navires, il faut trouver le moyen de le dédommager d'une autre manière. J'espère que le ministre des Finances étudiera la question et qu'il s'efforcera de lui donner une solution.

Il est un autre aspect du problème de la construction maritime que j'ai signalé à maintes reprises à l'attention du gouvernement actuel, et je ne puis comprendre comment il se fait qu'il n'ait encore rien tenté à ce sujet. A l'heure actuelle, on ne permet pas aux navires à voiles sur la côte orientale du Canada de se rendre plus loin au sud que le 5e degré de latitude nord. Aujourd'hui, les navires à voiles font un trafic très profitable dans l'Amérique du Sud. Ils sont toujours certains d'obtenir de bonnes cargaisons à destination du Rio de la Plata, de Rio de Janeiro et de n'importe quel autre port du littoral de l'Amérique du Sud; or, les navires cabotiers canadiens ne peuvent s'engager dans ce trafic, parce que notre loi maritime contient une clause absurde qui défend aux capitaines possédant des certificats de caboteurs de se rendre plus loin vers le sud que le 5e degré de latitude nord.

Vers le nord, il peut se rendre aussi loin qu'il le voudra; il a le droit de se rendre même au pôle nord, s'il le peut; il peut naviguer dans les eaux les plus dangereuses qui existent au monde; mais dès qu'il pénètre dans les eaux ensoleillées du sud, où le trafic et les vents sont des plus favorables, il doit s'arrêter au 5e degré de latitude nord. A plusieurs reprises déjà, le ministre de la Marine et des Pêcheries s'est attaqué à cette question, mais il n'a pas encore été en mesure de dire à cette Chambre pour quelle raison le Gouvernement persiste à maintenir ce règlement en vigueur.

A chaque session du Parlement, depuis trois ans, j'ai déposé un bill afin de faire disparaître cette anomalie et de permettre aux navires cabotiers du Canada de réaliser de magnifiques profits en se rendant jusqu'à la rivière de la Plata.

Autrefois, nos navires canadiens suivaient la route du Cap-Horn. Je me souviens très bien de l'époque où les navires cabotiers de la Nouvelle-Ecosse se rendaient en Californie par cette route-là. Au cours de ses voyages un capitaine de navire cabotier ne rencontrait jamais de difficultés, en ces temps-là; il pouvait naviguer sur l'océan et aller où bon lui semblait. Mais au département de la Marine, à l'heure actuelle, on s'est formé l'idée absurde qu'un capitaine de cabotier navigue le long de la côte, qu'il se dirige d'un phare à l'autre et qu'il rampe de cette façon-là jusqu'à ce que son navire arrive à destination.

Lorsque les fonctionnaires du département de la Marine eurent l'occasion de faire passer les examens à quelques-uns de ces marins, ils ne pouvaient comprendre comment il se faisait que des capitaines de cabotiers pussent se risquer à traverser le golfe du Mexique, puisqu'il n'y a pas de phares pour les guider. Voilà l'idée que l'on a de nos capitaines caboteurs au département de la Marine. Les gens qui sont quelque peu au courant de la situation s'amusent de l'ignorance où se complaisent les fonctionnaires de la marine sur ce sujet.

Pourquoi ne permettrait-on pas aux capitaines de nos cabotiers d'aller là où le trafic est le plus profitable? Dans toute l'histoire maritime du pays, on ne saurait relever un cas d'un capitaine de cabotier qui ne soit pas parvenu à se rendre à destination. L'Orateur-suppléant le sait très bien. Pas un seul des caboteurs qui se sont mis en route pour les ports du sud n'ont manqué d'y arriver à cause de la distance. Pourtant, c'est l'opinion que professent les fonctionnaires du département de la Marine. Depuis trois ou quatre ans, j'essaie de faire adopter un amendement à la loi; le bill cette année a traversé l'étape de la 2e lecture; il a été adopté par le comité de la marine et des pêcheries; mais il est le dernier sur la liste, et n'était que simple député, je ne saurais expédier son achèvement, sans que le Gouvernement en fasse une mesure ministérielle. S'il est quelque membre du cabinet qui porte le moindre intérêt à la construction maritime, tout ce que je désire, c'est qu'il jette un coup d'œil sur le projet d'amendement que je soumets, et je le lui demande, pourquoi ne l'adopte-t-on pas? Quelques instants suffiraient pour son adoption.

Il serait d'un grand secours pour le commerce maritime de ce pays et il vaudrait,

pour l'année prochaine, des centaines de mille piastres aux propriétaires de cabotiers.

Nous tenons à avoir des navires qui naviguent sous pavillon canadien, nous sommes fiers de ce pavillon et nous luttons dans son intérêt, mais nous lui attirons l'antipathie de l'industrie du cabotage. Chaque année un certain nombre de navires possédés par des Canadiens et enregistrés au Canada sont éloignés de ce pays et forcés d'aller faire commerce ailleurs. Il y a une soixantaine de cabotiers britanniques de la Nouvelle-Ecosse qui sont enregistrés aux Barbades, parce qu'il leur était devenu impossible de conserver leur immatriculation canadienne et de continuer en même temps leur commerce ou de fréquenter les ports du Sud. Il en est qui sont enregistrés aux Etats-Unis. Tant qu'il fut possible d'enregistrer un navire canadien dans ce pays-là, pas moins de quatorze navires canadiens y furent enregistrés en fort peu de temps, mais la guerre étant survenue, le gouvernement britannique et le gouvernement canadien ont fait une loi défendant de vendre ou d'enregistrer des navires canadiens en pays étranger pendant la guerre. Cela mit fin à l'enregistrement de navires canadiens aux Etats-Unis; autrement plusieurs de nos navires voyageraient aujourd'hui sous pavillon américain. Voilà ce dont le commerce maritime a eu à souffrir, et il faudrait que le Gouvernement trouvât moyen de remédier à cet état de choses, car il importe souverainement d'y remédier.

La question du Québec-Saguenay offre bien peu d'intérêt comparativement à celle-ci. Je suis certain qu'on pourrait, à peu de frais, encourager la construction des navires et payer des primes pour cinq ans. L'argent qu'on a voté il y a quelques minutes pour acquérir, dans la province de Québec, une propriété sans valeur, suffirait à tenir les chantiers de construction de ce pays en activité pour cinq années à venir, et à assurer la construction d'un grand nombre de navires canadiens. Le Gouvernement aurait fait là une belle œuvre. J'ignore s'il se sent de taille à l'entreprendre, mais en tout cas, il est temps qu'il formule une politique capable de lui faire honneur et de favoriser cette grande industrie, cette industrie si importante pour l'avenir du Canada.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami (M. Sinclair) a demandé si le Gouvernement serait de taille à entreprendre une œuvre susceptible d'encourager la construction des navires. Cela signifie que le Gouvernement qu'il a appuyé durant tant d'années n'était pas lui-même de taille à oser cette entreprise, puisqu'il n'y a jamais songé. L'honorable député veut que l'on accorde une prime pour l'encouragement de la construction des navires. L'item qu'il a signalé figure au tarif depuis longtemps, et ce n'est pas grâce à l'initiative de l'ancien gouvernement qu'il y fut inséré ou laissé; il pourvoit à ce que les articles destinés à la construction des navires soient assujettis à un droit si l'on peut et aussitôt que l'on pourra fabriquer de ces mêmes articles au Canada. Cette disposition du tarif a évidemment pour objet d'assurer aux aciéries et autres manufactures canadiennes l'ouvrage nécessaire à la fourniture des articles destinés à la construction des navires. L'honorable député a demandé que ce droit fût aboli. Sans m'arrêter pour le moment à la question de savoir si le Gouvernement ferait bien de l'abolir, je répondrai que son abolition n'assurerait pas assez d'encouragement pour que l'industrie de la construction des navires fût établie sur une grande échelle au Canada, ce qu'il admettra volontiers, je pense, puisqu'il dit qu'il faudrait aller plus loin. On peut envisager cette question à un double point de vue: d'abord au point de vue de l'avantage qu'il pourrait y avoir à établir l'industrie de la construction des navires sur une base large et permanente; ensuite, au point de vue de la nécessité de répondre aux besoins du Canada en ajoutant d'autres navires à ceux qui transportent maintenant nos produits aux marchés étrangers. Ce point est très important.

J'ai étudié avec soin la question de savoir comment on pourrait réussir à établir l'industrie de la construction des navires sur une base large et permanente, au Canada. Nous avons le charbon, nous avons des manufactures de fer et d'acier; il me semble qu'il serait bon d'adjoindre à ces grandes industries la construction des navires sur une grande échelle.

Il est à propos de faire remarquer que, d'ordinaire, on encourage l'établissement d'une grande industrie comme celle du fer, de l'acier ou de la construction des navires, en commençant par accorder une prime. Mais il a été démontré qu'une prime, en elle-même, ne saurait suffire et qu'il faut y ajouter un tarif ayant pour effet de protéger l'industriel. C'est par la prime et le tarif qu'on a réussi à établir l'industrie du fer et de l'acier sur une grande échelle au Canada. Quant à la construction des navires, toutefois, il ne paraît pas possible de l'encourager au moyen d'un tarif de protection, car, à ce que je puis voir, les

dispositions de la loi sur la marine marchande empêchent le gouvernement canadien d'accorder de la protection par rapport aux navires comme il en a accordé par rapport aux produits manufacturés.

Sous le rapport de la construction des navires, la Grande-Bretagne a sur le Canada un avantage énorme; en temps normal elle peut se procurer à meilleur compte de la main-d'œuvre et du capital; en outre, il y a longtemps qu'elle exploite cette industrie, et elle l'exploite sur une si immense échelle, qu'elle est en état d'opérer des simplifications économiques qui seraient impossibles dans un pays nouveau et où cette industrie se trouverait encore à ses débuts. Cependant, on pourrait obvier, au moyen d'une prime, à cet inconvénient relatif dont nous souffrons. A mon sens, il faudrait accorder cette prime pour longtemps, pour beaucoup plus longtemps que l'on n'a établi les droits destinés à protéger certaines industries susceptibles de protection. Ainsi les primes serviraient à établir cette industrie et à la maintenir jusqu'à ce qu'elle fût en état de supporter la concurrence provenant de la même industrie en Grande-Bretagne.

Il est un autre aspect sous lequel je tiens à envisager cette question qui ne saurait être résolue sans beaucoup de réflexion et de patience. Quand on a accordé des primes à l'industrie du fer et de l'acier on a décrété qu'elles s'appliqueraient seulement dans le cas où ces articles seraient vendus pour fins de consommation domestique et non pour fins d'exportation. Quelle était la raison de cette restriction? La raison, c'est que les gouvernements étrangers auraient eu lieu de se plaindre de ce que le fer et l'acier ainsi primés au pays de fabrication fussent entrés en concurrence avec des produits similaires dans le pays où l'on devait les vendre. Alors, le gouvernement du pays où l'on aurait exporté ces produits aurait pu imposer un droit de compensation. Une fois construit, un navire peut servir aux fins du commerce domestique ou être vendu à l'étranger. Tout en favorisant la construction des navires sur une grande échelle, la prime n'aurait pas nécessairement pour effet de garantir que les navires ainsi construits serviraient exclusivement aux fins du commerce canadien, car ils pourraient être vendus à des armateurs des Etats-Unis ou d'autres pays étrangers.

M. SINCLAIR: Ne seriez-vous pas en faveur de certaines restrictions à ce sujet?

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est là un point à considérer. Je serai heureux d'avoir des opinions favorables à la solution de cette question. Pour le moment, je ne vois pas que la prime fût susceptible d'entraver l'aliénation d'un navire après sa construction jusqu'au point de le lier au service du commerce canadien et d'empêcher de le vendre à l'étranger. Je suis le premier à reconnaître que la construction des navires sur une grande échelle au Canada serait avantageuse à condition qu'il nous fût possible d'en assurer l'avenir au moyen d'une prime raisonnable, car nous ne pourrions probablement pas assujettir à un tarif de protection les navires étrangers fréquentant les ports canadiens.

J'ai dit qu'il serait à propos d'établir ici, en temps normal, l'industrie de la construction des navires. Après avoir consulté plusieurs hommes compétents et dont l'opinion en cette matière ne pouvait être que très précieuse, il m'a paru évident que la construction des navires, à l'heure qu'il est, assurerait de jolis profits aux constructeurs et que, si la guerre durait encore un an, ils pourraient faire, dans l'intervalle, assez de recettes pour payer la plus grande partie des frais de construction, parce que les taux de transport sont élevés et qu'ils pourraient facilement obtenir des cargaisons. D'un autre côté, il ne faut pas oublier que les matériaux coûtent deux ou trois fois plus cher qu'en temps normal et que la main-d'œuvre est rare. Pour cette double raison, la construction serait excessivement coûteuse.

Si les prix actuels des navires et les tarifs élevés qui ont cours ne sont pas suffisants pour décider les constructeurs, on ne réussira pas à encourager cette industrie par des primes ou des subventions. Une prime ne pourrait concerner que l'avenir. Pour le présent, les constructeurs seront surtout guidés par leurs prévisions concernant la durée de la guerre. Voilà, à mon point de vue, les deux côtés de cette très importante question.

Je regrette l'absence du ministre du Commerce, mais il n'a pas été averti que cette question serait discutée ce soir. L'honorable premier ministre a expliqué, cependant, qu'un sous-comité du conseil est chargé de l'étudier et j'ai l'espoir que nous parviendrons à formuler un programme propre à encourager l'industrie de la construction maritime et propre aussi à nous donner une flotte commerciale suffisante pour le transport de nos produits. Les deux questions,

ainsi que l'a expliqué l'honorable premier ministre, sont distinctes l'une de l'autre. La construction maritime est, par elle-même, une grande industrie nationale. Quant à la question d'obtenir les navires nécessaires au transport de nos produits, je n'aimerais pas à faire des prédictions concernant la durée de la guerre, mais à moins qu'elle ne se prolonge au delà de ce que supposent la plupart d'entre nous, il n'est pas probable que les navires de fort tonnage qui seraient construits à présent, auraient pour effet d'augmenter d'une manière appréciable nos moyens de transport transocéanique.

On me pardonnera de faire ces remarques sans beaucoup de préparation. C'est une question dont nous comprenons toute l'importance et le Gouvernement ne manquera pas de l'étudier très sérieusement, pour arriver à la double solution que j'ai indiquée.

On a aussi soulevé la question du contrôle à exercer sur les navires construits au Canada, en vue de les utiliser pour le trafic canadien. J'ai été très intéressé par les remarques de l'honorable député de Victoria (M. Barnard) qui nous a expliqué que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a déposé un projet de loi dont l'objet est d'autoriser le Gouvernement à consentir des prêts aux constructeurs de navires, jusqu'à concurrence d'une partie du prix de la construction; il a aussi expliqué, je crois, que certaines conditions attachées à ces prêts mettraient ces navires dans l'obligation de transporter les produits de cette province.

L'objet de ce projet de loi est évidemment d'atteindre le but que j'indiquais au commencement de mes remarques: l'aide de l'Etat serait accordée à la condition que les navires ainsi construits fussent mis à la disposition de notre commerce d'exportation. Comme je ne m'attendais pas à être appelé à discuter cette question ce soir, les remarques que je viens de faire n'ont pas été préparées avec tout le soin que j'aurais pu y apporter, mais la Chambre peut être certaine que le Gouvernement se rend parfaitement compte de l'importance d'établir l'industrie de la construction maritime au Canada et d'augmenter le nombre des navires qui transportent nos produits en Europe et dans les autres pays du monde.

M. D. D. McKENZIE: Il y a une remarque de l'honorable ministre des Finances que je me crois tenu de relever. Il lui est presque impossible de traiter une question quelconque, sans y introduire la politique; il semble croire qu'un débat est dépourvu de tout intérêt, si on n'y mêle pas l'esprit de parti. En discutant cette grande question d'un intérêt général pour le pays, il n'a pu se retenir de lancer des pointes au parti libéral, en faisant observer que durant tout le temps qu'il a été au pouvoir, il n'a rien fait pour encourager l'industrie de la construction maritime. Sur ce point, je diffère complètement d'opinion avec lui et je lui ferai observer que la politique du gouvernement libéral était d'établir au Canada des chantiers maritimes de première classe. Il est vrai que notre intention était de commencer par construire des navires de guerre, mais une fois qu'il aurait été démontré que le Canada était capable de construire des navires de guerre, qui sont les plus difficiles à construire, nous aurions pu facilement entreprendre la construction des navires de commerce. Une fois que nous aurions possédé des chantiers et tout l'outillage nécessaire, aussi sûrement que la nuit succède au jour, nous aurions construit une flotte commerciale, après avoir fini de construire des navires de guerre. Cette politique du Gouvernement libéral, si elle avait été mise à exécution, aurait sûrement doté le pays de chantiers maritiers et de bassins de radoub.

La politique du gouvernement précédent, au sujet des bassins de radoub, était une politique très sage et notre intention était de l'appliquer concurremment avec l'autre. Toutes les prédictions faites par nos adversaires, pour combattre cette politique et refuser de la mettre en pratique, ont été trouvées fausses. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) on est allé jusqu'à prétendre qu'à Montréal, à Halifax, à Saint-Jean ou à Sydney, le sous-sol n'était pas assez résistant pour y installer des chantiers maritimes; que la Providence n'avait pas donné au sol canadien assez de consistance pour supporter une pareille industrie. Je m'étonne de voir le ministre des Finances disposé à accepter de pareilles excuses. La partie du pays que j'habite offrait tous les avantages possibles et il n'y a eu que la politique du Gouvernement actuel pour priver Sydney de grands chantiers maritimes. Il est incontestable que nous aurions maintenant de vastes chantiers en pleine exploitation, à Sydney, si la politique du parti libéral avait été appliquée. Cette partie du pays fournit un trafic considérable. Sur le littoral de la Nouvelle-Ecosse, il se fait un grand commerce de houille. Mais nous ne pouvons pas nous priver des services des navires norvégiens, tant que nous ne pourrons pas

les remplacer par des navires canadiens. Nous avons des lois pour empêcher les navires étrangers de se livrer au cabotage, mais le Gouvernement a jugé à propos d'en suspendre l'application, au moyen de décrets ministériels, parce que nous manquons de navires. Cette disette ne provient pas du manque d'ouvriers ou de matériaux. La Nouvelle-Ecosse fournit les meilleurs marins du monde et je suis certain que ceux de la côte du Pacifique ne le cèdent en rien à ceux de la côte de l'Atlantique. Mais si nous voulons avoir une marine marchande, il ne suffit pas de la désirer.

Il est inutile de raconter ce que nous avons fait avec des navires en bois, et l'usage de ces derniers n'est pas complètement disparu. Depuis le commencement de la guerre, on a construit des navires en bois dans la Nouvelle-Ecosse et je crois qu'il y aurait un avantage à en encourager la construction, d'ici à ce que nous puissions construire des navires d'un plus fort tonnage.

Si la politique du gouvernement libéral avait reçu du gouvernement actuel l'encouragement qu'elle méritait, notre situation serait bien différente de ce qu'elle est aujourd'hui. J'ai une autre remarque à faire à l'adresse du ministre des Finances. Je suis heureux de le voir au milieu de nous ce soir. Je suppose qu'il a été très occupé cet après-midi, hier soir et hier après-midi, puisqu'il était absent pendant que la Chambre était occupée à discuter de grandes questions financières. Nous aurions été heureux de connaître son opinion sur ces entreprises importantes qui concernent au plus haut point les finances du pays. Quand la Chambre est saisie de propositions semblables, le ministre des Finances devrait être à son poste.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député prétend-il que j'étais absent pendant le débat sur la question du chemin de fer de Québec au Saguenay?

M. McKENZIE: Je n'ai pas vu l'honorable ministre prendre part au débat.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Parce que le ministre des Chemins de fer s'était chargé du bill. J'ai assisté à la séance d'hier après-midi et je suis venu ici deux ou trois fois, aujourd'hui. L'honorable député avance une chose absolument fausse et il le sait.

M. McKENZIE: Je me demande si cette observation mérite d'être relevée. Si le ministre des Finances croit qu'elle est digne de lui, c'est son affaire. S'il juge à propos de m'accuser d'affirmer, de propos délibéré, une chose fausse, je laisse à ceux qui nous connaissent tous les deux, le soin de décider entre nous.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député a prétendu que j'étais absent de la Chambre hier soir et aujourd'hui. Cette affirmation est inexacte et je lui demande de la retirer.

M. McKENZIE: Je n'ai rien à retirer. Le ministre des Finances aurait dû intervenir dans la discussion de cette question financière, concernant les chemins de fer. C'était à lui de nous expliquer où nous allions prendre l'argent pour cette opération et de dire ce que le pays allait obtenir en échange des sommes dépensées. S'il possède des renseignements sur ce point, la Chambre a le droit d'en prendre connaissance. Il ne s'est pas prononcé sur la question et s'il a assisté à la séance, il n'a fait qu'une courte apparition. S'il croit qu'il est nécessaire. . .

M. l'ORATEUR: Je ne vois pas quel rapport cette altercation entre l'honorable député de Cap-Breton-Nord et le ministre des Finances peut avoir avec la question dont la Chambre est actuellement saisie. Je crois que l'honorable député ferait mieux de revenir à la question de l'industrie de la construction maritime.

M. McKENZIE: Je discute la question de l'industrie maritime et aussi la motion invitant la Chambre à se former en comité. La Chambre n'est pas saisie d'une autre question que celle-là et, sur cette motion, je crois que je puis traiter n'importe quel sujet . J'aime toujours à parler du ministre des Finances; c'est un excellent sujet de conversation, peut-être le meilleur que nous offre le parti ministériel. Bien que nous ne soyons pas toujours du même avis, nous nous entendons généralement assez bien. Mais je possède un singulier tempérament et quand l'occasion se présente de porter quelque coup à un adversaire vigoureux, je suis toujours tenté d'en profiter.

Je répète au ministre que nous avions un programme qui aurait incontestablement assuré la construction des vaisseaux en ce pays, et que les députés de la droite ont mis la main sur ce programme et l'ont déchiré, n'ayant pas le courage de le réaliser. De là vient que nous n'avons plus de programme concernant la construction des vaisseaux.

M. THOBURN: J'ai écouté avec un vif intérêt le débat sur la construction des vaisseaux. Je dois dire que, s'il y a en cette enceinte un député qui devrait faire abstraction de la politique lorsqu'il prend

la parole, c'est le représentant de Cap-Breton-Nord (M. D. D. Mackenzie), car je l'ai rarement entendu prononcer un discours sans qu'il fît preuve de violents préjugés politiques.

Quant à la construction des vaisseaux, si j'avais la hardiesse de dire que les représentants des Provinces maritimes ne méritent pas qu'il s'en construise, je croirais faire une assertion que confirment leurs propres discours en cette enceinte. Il y a quelques semaines, lorsque cette question a été déjà mise en discussion, les membres de la gauche ont différé d'opinion sur les conditions dans lesquelles cette construction devrait être entreprise. Un groupe de l'opposition voulait que les vaisseaux fussent construits sous un régime de libre-échange et un autre groupe voulait qu'ils fussent construits sous un régime protectionniste. Quel gouvernement au monde pourrait construire des vaisseaux de manière à plaire à l'opposition?

Naturellement, toute la gauche n'est pas du même avis au sujet du libre-échange. Ainsi, la doctrine du représentant d'Assiniboïa (M. J. J. Turriff) est fondée sur le dégrèvement du blé, bien qu'il sache fort bien que le Canada ne saurait permettre l'importation du blé en franchise. Puis, le représentant de Guysborough (M. J. H. Sinclair) désire que des vaisseaux soient construits sous un régime de libre-échange. Le ministre des Douanes lui a appris que la plupart des articles de fer ou d'acier qui servent à la construction des vaisseaux sont admis en franchise au pays.

Au nom des forges et aciéries de la Nouvelle-Ecosse, pourquoi de l'acier comme il s'en fabrique dans cette province entrerait-il en franchise au Canada, tant que nous aurons une politique générale de protection? Pourquoi mettrions-nous sur un pied d'infériorité cette grande industrie de la Nouvelle-Ecosse, lorsque les gouvernements qui se sont succédés en ce pays ont dépensé une somme d'argent considérable pour la mettre dans la situation où elle se trouve en ce moment. Je le demande à quelques-uns des députés de la gauche, comment encouragent-ils les manufacturiers canadiens à se lancer dans de nouvelles entreprises? Quel encouragement ceux-ci ont-ils reçu lorsqu'ils ont commencé à fabriquer des obus pour la défense de notre commune patrie? D'une extrémité à l'autre du pays, ces messieurs se sont moqués d'eux. Combien de représentants des provinces d'en bas se sont adonnés à la fabrication des obus, ou de toute autre chose, pour ce qui est de çà? S'ils veulent avoir des vaisseaux; s'ils croient que leur construction offrait un grand avantage à la partie du pays qu'ils habitent, pourquoi n'en construisent-ils pas? Pourquoi viennent-ils supplier le ministère de construire des vaisseaux pour eux? Si cette industrie est lucrative, pourquoi ne s'y adonnent-ils pas eux-mêmes? Le grand défaut de plusieurs députés de la gauche, c'est qu'ils prêchent le libre-échange pour que n'importe qui soit porté à se lancer dans de nouvelles entreprises. Personne n'est tenté de placer des fonds dans un nouvel établissement lorsque la gauche est si favorable au libre-échange. Qu'elle renonce à cette doctrine et qu'elle s'unisse à la droite pour trouver les moyens de favoriser la construction des vaisseaux au Canada.

Ainsi que le disait l'autre soir le ministre des Finances, nul temps n'est moins propice à cette entreprise, à cause du prix énorme des matières premières qui entrent dans la construction des vaisseaux. Il est temps, je crois, que quelques-uns des députés de la gauche étudient ces problèmes autrement que pour critiquer tous les actes du ministère.

Un député a déclaré que si celui-ci soumettait un projet tendant à favoriser la construction des vaisseaux, ce projet serait cordialement approuvé par la gauche. Toutefois, je doute que, si le ministère formait un plan pour construire des vaisseaux, ou pour faire n'importe quoi, tant qu'à cela, ce plan fut approuvé par les membres de l'opposition.

M. CARROLL: Monsieur l'Orateur, je suis de ceux qui s'intéressent vivement à la construction des vaisseaux. Je suis bien aise que ce sujet soit de nouveau sur le tapis, et j'espère que le débat de ce soir produira de bons résultats. Je regrette d'entendre le représentant de Lanark-Nord (M. William Thoburn) déclarer que les députés des Provinces maritimes ne méritent pas qu'il s'y construise des vaisseaux, parce qu'ils ne tombent pas d'accord sur certains détails de cette construction. Les uns, dit-il, veulent que les vaisseaux soient construits sous un régime de libre-échange, tandis que d'autres veulent qu'ils soient construits sous un régime portectionniste. Quant à moi, peu m'importe que les vaisseaux soient construits sous un régime de protection ou de libre-échange; mais je déclare que le ministère devrait faire quelque chose pour favoriser en ce moment l'industrie des constructions navales au Canada.

Le représentant de Lanark-Nord dit que la gauche demande au ministère de construire des vaisseaux. Nous ne lui deman-

dons pas de construire des vaisseaux, mais de faire quelque chose pour encourager la population à entreprendre cette construction. Le présent ministère et tous ceux qui l'ont précédé ont fait quelque chose pour donner l'essor à l'industrie canadienne. Ils ont encouragé l'industrie en établissant un tarif pour portéger certains produits ouvrés—les lainages et autres articles semblables. Le représentant de Lanark-Nord, j'imagine, ne trouve pas à redire à cette conduite.

Il est temps que le Gouvernement fasse quelque chose pour favoriser la construction de ces vaisseaux. Quelques-uns de ceux qui ont pris la parole parmi la droite ont déclaré que l'encouragement qui serait donné à cette industrie ne viendrait pas en temps opportun, parce que les vaisseaux qui seraient construits avant peu ne pourraient pas combler les besoins de la navigation causés par la présente rareté des vaisseaux. Arrêtons-nous un instant à cet aspect de la question. Après la guerre, il y aura un grand remue-ménage au Canada. D'abord, tous ceux qui s'adonnent actuellement à la fabrication des munitions seront privés de leurs moyens d'existence. Il en résultera deux choses. En premier lieu, les ouvriers auront à souffrir; ceux qui à l'heure qu'il est fabriquent des munitions devront chercher du travail ailleurs pour gagner leur vie et celle de leur famille. En deuxième lieu, des milliers de soldats reviendront au pays, et plusieurs d'entre eux pourront prendre part au mouvement industriel. Ils chercheront de l'ouvrage et devront trouver un emploi.

Un autre aspect de la question, c'est qu'une grande partie de notre fer et de notre acier sert à la fabrication des obus. Cette fabrication cessera et nos fabricants d'acier devront chercher un autre débouché au pays. A l'avenir, la construction des chemins de fer sera moindre que dans la passé, et nos aciéries ne pourront pas trouver d'autres acheteurs.

Tout cela étant considéré, n'est-il pas temps que le Gouvernement agisse et prenne les moyens de favoriser la construction des vaisseaux d'acier ou de bois? C'est mon avis.

Le ministre a déclaré que si l'Etat accordait des primes pour la construction des vaisseaux, il devrait maintenir ces primes pendant longtemps. Il y a eu en ce pays des gens qui, il y a douze à quatorze ans, pensaient que l'industrie de l'acier ne pourrait pas être établie dans l'espace d'un quart de siècle, qu'il faudrait la subventionner pendant cet intervalle de temps pour la mettre en mesure d'approvisionner, d'abord, le marché national, puis rivaliser avec les autres nations sur les marchés étrangers. Il n'en a pas été ainsi. L'industrie canadienne de l'acier est entrée dans la seconde phase de son existence entre 1900 et 1902. En 1910 ou en 1911, elle avait atteint un tel développement que le Gouvernement de ce pays a cru qu'il était temps de supprimer la prime et qu'il l'a supprimée. Les primes ont disparu, mais l'industrie de l'acier a continué à prospérer, sauf en temps de crise.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Lorsque les primes ont cessé, il y avait un droit protecteur sur l'acier et le fer.

M. MACDONALD: Un droit très modéré.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ce que je veux prouver, c'est que les primes à la fabrication de vaisseaux devraient être maintenues pendant longtemps parce que nous ne pourrions pas protéger cette industrie au moyen d'un tarif, comme dans le cas de l'industrie du fer et de l'acier.

M. CARROLL: Lorsque le ministre dit qu'il y avait un droit protecteur sur le fer et l'acier en 1910 et en 1911, je suis porté à ne pas être de son avis. Il y avait un droit, mais je ne pense pas que le ministre dise que c'était un droit protecteur. Il y a quelques années, le présent ministère a entrepris de relever beaucoup le tarif. J'ose dire que nous n'avons pas encore en ce pays ce qu'on pourrait appeler un droit protecteur sur le fer et l'acier. Quoi qu'il en soit, il n'y a aucun doute que, sans la prime que l'ancien gouvernement a accordée à la fabrication de l'acier au Canada, les grandes industries qui ont surgi dans l'Ontario et la Nouvelle-Ecosse n'auraient pas aussi bien réussi. En ce temps-là, il y avait dans ma province des gens qui disaient que nous ne pourrions pas fabriquer de l'acier et soutenir la concurrence des grands établissements des Etats-Unis.

Le temps et, je dois le dire aussi, les primes dont ces industries furent l'objet à leurs débuts, ont démontré que ces personnes se trompaient. Je suis enchanté d'entendre le ministre des Finances dire que le Gouvernement s'occupe de la question. Je me plais à espérer que l'étude qui va en faire lui permettra de formuler bientôt un programme propre à encourager cette industrie à laquelle il faudra faire prendre un puissant essor, si l'on veut assurer la prospérité des autres industries canadiennes.

On trouve un autre argument contre l'encouragement de cette industrie au Canada

en ce qui, pour la construction des navires, les conditions sont plus favorables en Angleterre qu'au Canada—en ce qui concerne le coût, je suppose. D'après ce raisonnement, il ne faudrait rien construire en ce pays; il faudrait ni construire de locomotives ni fabriquer de tissus de laine; car de tous les articles qui se fabriquent au Canada, il n'en est pas un seul, je crois, qui ne puisse être et ne soit fabriqué plus avantageusement en Grande-Bretagne. Qu'il ne faille pas entreprendre la construction des navires au Canada parce qu'elle peut se poursuivre avec plus d'avantage en Angleterre, c'est un argument qui me paraît sans force, puisqu'on en pourrait dire autant de tous les articles imaginables.

S'il était possible, en ce moment, de construire des navires au Canada, chacun sait quels bénéfices on obtiendrait de cette industrie. Bien que la situation présente ne soit pas normale, jetons dès maintenant les bases de cette industrie, élaborons nos projets afin d'être prêts à soutenir la concurrence des autres nations après la guerre. Pour garder la place à laquelle nous avons droit dans le domaine du commerce, il nous faut des navires. Ces navires, il n'y a que deux moyens de se les procurer: c'est de les acheter à l'étranger ou de les construire au pays même.

En supposant même que l'on puisse acheter un navire en donnant mille dollars de moins qu'il n'en coûterait pour le faire construire au Canada, où est le Canadien qui osera soutenir qu'il ne vaudrait pas mieux, en définitive, jeter en notre pays les bases de l'importante et précieuse industrie que serait la construction des navires? Bien que l'on puisse acheter les navires à meilleur marché en Angleterre, je dis que le devoir nous incombe à nous, représentants du peuple canadien, de jeter les bases de cette industrie, de faire tout en notre pouvoir pour encourager la construction des navires en notre pays afin que, une fois la paix revenue, ou même avant cela, nous ayons à offrir à nos capitalistes de quoi les encourager à consacrer leur argent, leur temps et leur énergie à la construction des navires sur le sol canadien.

Je n'aborde pas cette question parce qu'il existe des aciéries dans mon comté. Et pour ce qui est de la construction des navires, peu m'importe que l'acier paye ou ne paye pas de douane. Quoi qu'en dise le ministre des Douanes, certains des éléments qui entrent dans la construction des navires sont frappés d'un droit élevé. Mon honorable ami ne ferait pas mal d'examiner d'un peu plus près cet aspect de la question; il verrait sans doute combien mon honorable collègue de Guysborough (M. Sinclair) a raison de dire que la réduction ou l'abolition des droits sur certains matériaux entrant dans la construction des navires tendrait à favoriser cette industrie.

A mon humble avis, c'est dans le paiement de primes que réside le meilleur moyen d'implanter cette industrie et d'engager nos capitalistes à y engager des fonds. Nos honorables amis de la droite sont en faveur d'un tarif élevé, mais ils pourraient, sans pour cela renier leurs principes protectionnistes, adopter le système des primes, le plus logique de tous les systèmes protecteurs, si j'en crois l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) qui, en matière douanière, sonne toujours la note juste. Le Gouvernement pourrait donc, tout en restant fidèle à ses principes protectionnistes, accorder des primes assez fortes pour encourager la construction des navires au Canada.

M. MACDONALD: Pour venir en aide à la construction des navires, le Gouvernement se prévaudrait-il de la loi relative aux mesures de guerre ou bien du crédit de $250,000,000 qu'il s'est fait ouvrir pour certains objets?

L'hon. sir THOMAS WHITE: La loi relative aux mesures de guerre confère au Gouvernement des pouvoirs très étendus, tellement étendus qu'il pourrait, s'il le jugeait à propos, s'en prévaloir pour solutionner ce problème, du moins partiellement. Mon honorable ami demande si l'on pourrait se prévaloir d'une partie quelconque du budget de la guerre; je le crois, pourvu toutefois que l'intervention du Gouvernement se rattachât aux objets de la guerre ou qu'il s'agît de quelque mesure prise par suite de la continuation des hostilités.

Pour ce qui est des primes, je crois que le paiement pourrait en être autorisé soit par la loi, soit par décret, l'autorisation devant, en ce dernier cas, être confirmée par le Parlement. Comme je l'ai dit à l'honorable député—et je crois que le premier ministre l'a fait lui-même—la question a été mise à l'étude par le comité du conseil chargé d'en faire l'examen sous tous ses aspects, c'est-à-dire en ce qu'elle a trait à l'établissement de l'industrie des constructions navales et à l'augmentation du nombre des navires pour servir au transport des produits du Canada.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

Service des impressions publiques et de la papeterie.—Pour la nomination de Frederick Cook au poste d'imprimeur adjoint du Roi et de contrôleur de la papeterie, au traitement de $4,000 par année à compter du 1er juillet 1915, $3,000.

M. MACNUTT: Ce que j'ai à signaler se rapporte à la perception des droits de douane et plus particulièrement à la détermination des droits à percevoir. Un cultivateur de mon comté, M. D. J. Lowe, avait acheté un tracteur de la Rumely Products Company, grande maison industrielle des Etats-Unis ayant une succursale à Winnipeg. Ayant eu besoin de pièces de rechange, il en commanda qu'il reçut accompagnées de la facture suivante:

Winnipeg, 27 octobre 1915.

D. J. Lowe,
Harrowby (Man.).

2 manchons de manivelle à $10.. ..	$20 00
6 vis pour couvercle à 10 cents..	60
Total..	$20 60

A cette facture on avait ajouté $6.18 de droit, ce qui portait le total à $26.78. Il s'agit de peu de chose, il est vrai, mais il y a un principe en jeu. Ces $6.10 représentent précisément 30 p. 100 de $20.60, prix de détail des pièces en question. Croyant à quelque erreur, M. Lowe écrivit au percepteur de la douane à Winnipeg et en reçut cette réponse:

Winnipeg, 2 novembre 1915.

Monsieur D. J. Lowe,
Harrowby (Man.).

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 du mois dernier au sujet du droit prélevé sur les manchons en métal de Babbit que la Rumely Products Company, de Winnipeg, a importés pour vous.

Je dois vous répondre qu'il n'entre pas dans les habitudes de ce département de fournir des renseignements sur les rapports entre vendeurs et acheteurs.

Je puis cependant vous apprendre que le droit sur les manchons susdits est de 15 p. 100, et que si vous ajoutez à cela l'impôt de guerre, qui est de 7½ p. 100, vous obtenez un droit ad valorem dont le total est de 22½ p. 100.

Dans la facture le droit est de 30 p. 100. J'ai reçu une note du département ainsi conçue:

Si ces manchons en métal de Babbit étaient des pièces de rechange pour un engin portatif ou un hacheur agricole, ils seraient, en vertu du tarif général, sujets à un droit de 20 p. 100 ad valorem, d'après l'article 447A et, en outre, 7½ ad valorem de taxe de guerre.

Cela donnerait 27½ p. 100, mais ne concorde pas avec la déclaration du percepteur à Winnipeg. Peu importe que ce soit 22½ ou 27½ p. 100; ce n'est pas 30 p. 100. M. Lowe ne voulait pas avoir aucune difficulté avec la compagnie au sujet de cette facture, mais le droit demandé était plus élevé que celui qui était autorisé par la Chambre ou bien la Rumely Products Company essayait d'obtenir de l'argent sous de fausses représentations.

Je me demande comment on peut ainsi chercher à augmenter ses profits, parce qu'on aurait pu le faire facilement en ajoutant au prix régulier de la facture. A première vue, il semblerait que la compagnie a demandé 30 p. 100 sur le prix de détail de ces articles, alors que le droit est de 27½ p. 100, et nous serions portés à croire que ce serait sur le prix de fabrication.

Voilà une grande compagnie qui fait des affaires considérables. Les articlies de réparations arrivent à pleins wagons et l'on serait porté à croire que le droit s'appliquerait au prix de la manufacture. Je ne pense pas que la compagnie Rumely se fermerait la porte en demandant plus que ce qu'elle devrait payer, mais c'est ce que M. Lowe désirait savoir, et j'aimerais à l'apprendre du ministre, vu que, évidemment, le percepteur ne donnera pas de renseignements sur cette affaire. Je voudrais savoir si le droit déclaré dans la facture est exact, sur quelle base l'évaluation est faite et si c'est l'habitude des fonctionnaires d'imposer des droits plus élevés que ceux autorisés par la Chambre.

J'ai vu nombre d'autres factures exactement semblables à celle-ci, qui faisaient voir 30 p. 100 du prix de détail. Les contribuables ont assez d'impôts à payer, sans donner plus que la loi n'autorise.

L'hon. M. REID: Cette affaire a été portée à mon attention il y a quelque temps, mais je n'ai pas eu tous les renseignements voulus pour me permettre de posséder toute la question. Naturellement, les manchons en métal de Babbit sont faits avec du plomb, et en vertu de l'article 339, les articles en plomb sans désignation particulière sont frappés d'un droit de 30 p. 100, alors qu'en vertu de l'article 447a, le droit sur les pièces de rechange d'engins portatifs, sur les chaudières, etc., est de 20 p. 100, plus l'impôt de guerre de 7½ p. 100.

Si on importait ces pièces pour des réparations à des machines portatives ou à des locomotives, ils tomberaient sous le tarif de 20 p. 100.

M. MACNUTT: C'est l'ancien droit.

L'hon. M. REID: Mais si on les classifiait autrement, c'est-à-dire s'ils passaient

pour des articles en plomb, on aurait à payer 30 p. 100. Le percepteur des douanes à Winnipeg s'est évidemment trompé dans sa réponse. Souvent il se glisse dans l'interprétation des différents articles d'inévitables erreurs qu'on rectifie ensuite. Si je comprends bien, la compagnie Rumely a ajouté 330 p. 100 à sa facture. Cette compagnie a importé la marchandise, payé la douane, et envoyé sa facture à M. D. J. Lowe, de Harrowby, Manitoba. C'est Rumely Frères qui ajoutèrent à la facture le montant des droits. Je conseille à M. Low, sans rien insinuer contre Rumely Frères, qu'il écrive au département, ou que mon honorable ami me remette la facture où se trouve ce 30 p. 100, et les fonctionnaires des douanes vont retracer la déclaration d'entrée et vérifier si l'on a payé 30 pour 100. Si messieurs Rumely Frères ont payé 30 p. 100 sur des pièces de machines portatives, ils ont droit à un remboursement, mais ils ont pu importer ce métal de Babbit ou ces garnitures pour d'autres fins, et payé 30 p. 100. La facture permettrait à nos fonctionnaires de retrouver la déclaration d'entrée et de mettre les choses au point.

Nous allons nous en occuper de la manière ordinaire. S'il y a eu erreur, nous rembourserons la différence. S'il n'y a pas eu d'erreur, nous donnerons à M. Low une complète explication, dont il sera satisfait. Nous enverrons les détails à l'honorable député pour qu'il les fasse parvenir à M. Low, afin que ce dernier constate que l'honorable député s'est occupé de son affaire.

M. MACNUTT: Le point principal, c'est qu'on a calcuté la douane sur le prix de détail que paye l'acheteur; le département ne devrait jamais, quel que soit l'article, calculer la douane sur le prix de détail, mais sur le prix du gros.

L'hon. M. REID: Voici les réglements pour l'évaluation des articles importés: On calcule la douane sur la valeur de la marchandise au pays, telle que l'indique la facture au moment de l'importation. A ce que je vois, Rumely Frères allèrent acheter ces morceaux aux Etats-Unis et le prix qu'ils en donnèrent est la valeur sur laquelle on a dû calculer la douane, même si c'est le prix de détail. Les droits se calculent sur le prix qu'on paye pour les marchandises aux Etats-Unis au moment de l'achat et de l'importation au Canada. Si Rumely Frères importent un plein wagon de morceaux de machines ou d'autres articles, ce qu'ils ont payé au moment de l'exportation est la valeur sur laquelle se calcule la douane.

[L'hon. M. Reid.]

M. MACNUTT: Il y a le transport à payer. Ces morceaux venaient de leur propre fabrique, mais dans leur facture, ils indiquèrent un prix plus élevé que le prix à la fabrique et ils avaient le prix du transport à ajouter.

Je ne vois pas comment on a pu établir le droit à payer en se fondant sur le prix de détail à Winnipeg.

L'hon. M. REID: Moi non plus. Je ne peux donner d'explication tant que je n'aurai pas tous les détails. Je vais envoyer à mon honorable ami, chez lui, un rapport détaillé de l'affaire d'ici à deux ou trois semaines, afin qu'il sache à quoi s'en tenir.

M. MACNUTT: Merci.

M. TURRIFF: Cette question a une grande portée. Dans les trois provinces de l'Ouest, la somme que les cultivateurs payent pour des morceaux de machines se chiffrent par centaines de mille dollars par saison. Si le ministre dans son enquête découvre qu'une compagnie importe des marchandises, qu'elle paye elle-même les droits exactement fixés d'après le prix du gros, tandis qu'en livrant la marchandise elle ajoute à sa facture 2½ p. 100 de plus que ce qu'elle a payé, car il est évident qu'on n'a pas passé ces garnitures pour du plomb, et en plus exige de l'acheteur un montant calculé sur le prix de détail, alors je dis qu'elle soutire aux cultivateurs beaucoup plus qu'elle n'a le droit de recevoir. Si le ministre le constate, je crois qu'il ferait bien d'en informer, non seulement mon honorable ami de Saltcoats (M. MacNutt), qui a soulevé la question, mais les cultivateurs en général, afin qu'ils sachent qu'ils risquent de se faire rançonner. Il est bon de se renseigner à cet égard.

L'hon. M. REID: L'hon. député a parfaitement raison. Non seulement le cultivateur qui achète ces marchandises aurait à se plaindre, mais ce serait faire une injustice au Gouvernement que de percevoir des droits plus élevés que ceux payés par le vendeur lui-même. Nous ne pouvons pas évidemment tirer de conclusion avant d'être au courant de tous les faits. Nous allons supposer que tout s'est fait régulièrement jusqu'à ce que nous trouvions quelque irrégularité. S'il s'en trouve, nous la rectifierons, sans ménagements pour les coupables.

M. VERVILLE: Si je comprends bien la procédure, il est loisible à un député de discuter une question quelconque. J'ai quel-

ques remarques à faire sur un sujet qui me semble important. Une lettre que j'ai reçue me demande de signaler à la Chambre certains faits concernant la ville de Montréal. C'est un peu la situation partout mais elle est plus prononcée à Montréal. Je vais lire une lettre et un article d'un journal qu'on me demande de lire aussi. Voici la lettre:

Monsieur Alphonse Verville, M.P.,
Montréal.

Cher monsieur,

Vu que la prorogation des Chambres aura lieu bientôt, nous nous permettons de vous demander de signaler à la Chambre le plus tôt possible un article, paru le 13 mai dans le "Labour World", qui se passe de commentaires.

On nous dit que la situation est la même dans les autres centres, mais nous croyons qu'elle est plus accentuée dans la ville de Montréal.

Vu l'agitation active qui se produit dans certains milieux pour pousser à la conscription, que nous trouvons inutile et à laquelle nous nous opposons énergiquement, nous trouvons que de rejeter arbitrairement pour des raisons futiles ceux qui veulent faire leur devoir, ne peut que tendre à détourner de l'enrôlement volontaire. La chose est assez importante pour que les autorités s'en occupent sérieusement.

Votre tout dévoué,
J. T. Foster,
Président.
Gus. Francq,
Secrétaire.

Cette lettre, je dirai, porte la signature du président et du secrétaire du Conseil des Métiers et du Travail de Montréal. Je tiens à lire cet article afin qu'il soit inséré aux Débats. Comme on dit dans la lettre, il se passe de commentaires.

Vous êtes "unfit".—Que se passe-t-il donc dans les différents régiments de la Métropole?—Quel but cherche-t-on a atteindre?

Depuis quelques jours les différents bataillons en voie de recrutement pour le service d'outre-mer sont en émoi.

La raison en est simple: tous nos volontaires doivent passer un nouvel examen médical et le nombre de ceux qui reçoivent leur décharge est considérable. Certains bataillons ont perdu les uns 20 p. 100 de leur effectif, les autres 25 p. 100 et plus en certains cas.

A quoi attribuer ce zèle et cette rigueur? Car enfin, voici un jeune homme de 20 à 25 ans qui après avoir été sollicité de toutes les manières, après avoir été dans plus d'une circonstance traité de sans-cœur et de "slacker" parce qu'il ne s'enrôlait pas; voici ce jeune homme qui se rend à un bureau de recrutement et signe ses papiers, il est dépêché subito presto à la caserne pour subir un examen médical, le voilà, nu comme un ver, ausculté, palpé, tous ses membres sont examinés à la loupe, sans égard pour sa pudeur et son émoi, il est déclaré bon pour le service par le médecin régimentaire. Oubliant déjà toutes les humiliations qu'il a dû subir dans cet examen, il est joyeux et fier d'être compté parmi les défenseurs du trône et de la civilisation, revêtu du costume khaki, la badine à la main, et prêt à sacrifier sa vie, s'il le faut, sur l'autel de la Patrie.

271½

Il court aussi vite qu'il est libre faire voir sa belle prestance dans l'uniforme militaire à ses parents et amis et va annoncer à son patron qu'il a quitté son service pour s'enrôler dans celui du Roi. Et plein d'enthousiasme et de courage, il commence le dur apprentissage de la vie militaire, il monte la garde jour et nuit, beau ou mauvais temps, il fait des corvées de toutes sortes, marches forcées et contre-marches n'ont pas le don de le rebuter, il apprend à marcher en rang simple, à doubler et à dédoubler les rangs, l'exercice du fusil et de la baïonnette n'a plus de secrets pour lui, il est un véritable soldat et se voit déjà au milieu de la bataille, l'œil aux aguets dans les transchées des Flandres, ou culbutant tout dans une charge effrénée, il aspire à devenir un héros et se jure d'être brave et de faire son devoir.

Après quatre, cinq ou six mois de cette vie nouvelle, voici que la nouvelle arrive qu'une seconde inspection est ordonnée, il repasse le même examen médical, mais cette fois-ci, confiant et surtout moins ému, et comme un coup de foudre il tombre assommé par ces mots du médecin régimentaire qui lui martèlent les tempes comme le marteau sur l'enclume: "Vous êtes "unfit".

On vient de découvrir qu'il a dans son anatomie quelque chose qui l'empêche de se faire trouer la peau par un éclat d'obus, de shrapnel ou par la balle d'un "sniper" allemand; qu'est-ce donc? Oh! pas grand'chose, un orteil de travers, un œil qui ne veut pas reconnaître à cinquante verges un o d'un a, ou quelque chose d'un peu plus grave, ce ne doit pas être grand'chose pourtant, puisqu'il y a quelques mois à peine il a passé un examen médical aussi compliqué que celui-ci et il a été trouvé bon pour le service.

Est-ce que le séjour à la caserne aurait eu des effets aussi déprimants que cela sur lui?

Ou le premier examen médical a été sérieux et alors il n'y a pas de raison pour que le deuxième trouve une solution opposée et lui soit contraire; ou le premier examen fut une vulgaire farce des plus déplacées à tous les points de vue.

Vis-à-vis le pays: une perte d'argent et un position lucrative pour s'enrôler et maintenant il se trouve désorienté, obligé de se chercher de l'ouvrage, avec en plus un certificat de mauvaise santé qui l'empêchera de travailler pour les grandes compagnies qui, elles aussi, exigent un examen médical avant d'admettre quelqu'un dans leur grande armée industrielle, et des âmes charitables, il s'en rencontre partout, prendront plaisir à le confondre avec les "mistifs". Le pauvre garçon aura perdu quatre ou cinq mois de sa jeunesse à apprendre quelque chose qu'il ne pratiquera jamais et, en plus, il sortira du régiment, aigri contre la société et amoindri dans sa propre estime.

Vis-à-vis le pays: une perte d'argent et un gaspillage inutile en comptant qu'un soldat nous coûte deux piastres par jour—et c'est beaucoup moins que cela ne coûte—cela monte à la jolie somme d'environ trois cents piastres de gaspillée absolument pour rien; comme il y a près de cinq cents de nos volontaires de déclarés "unfit" dans nos régiments montréalais, comptez le montant d'argent que vous,—les contribuables—serez obligés de payer absolument pour rien, parce qu'il a plu à un médecin militaire quelconque de déclarer au premier examen qu'un volontaire était bon pour le service quand il ne l'était pas, ou qu'il

a plu à un autre quelconque médecin militaire de déclarer "unfit" un soldat bon pour le service.

Comment voulez-vous après cela, que le recrutement marche? Comment voulez-vous que nos jeunes gens s'enrôlent? En avons-nous déjà trop qu'on puisse les renvoyer sans rime ni raison?

Comment se fait-il qu'on réforme aussi facilement ici tandis que dans l'armée française et dans l'armée belge, il faut être aux trois-quarts écrabouillé pour obtenir sa décharge?

Certaines méchantes langues affirment que plus un régiment prend du temps à se recruter, plus nos petits officiers de parade ont le temps de se pavaner dans le "high-life" montréalais, serait vrai? Nous ne le croyons pas.

D'autres disent que c'est une manœuvre malhonnête pour prouver que la province de Québec ne fait pas son devoir et que si nous détenons le record des familles les plus nombreuses, nous détenons également celui du nombre restreint de volontaires.

Et d'autres disent encore que le grand nombre de volontaires déchargés dans nos bataillons est dû au zèle intempestif du recrutement à outrance qui aurait été fait sans aucune précaution.

Nous n'en connaissons pas les raisons, mais nous serions très heureux d'être renseignés là-dessus.

Qui voudra bien nous renseigner?

Cet article a paru dans "Le Monde Ouvrier" un journal bilingue, imprimé en français et en anglais, et il peut arriver que des erreurs typographiques s'y soient glissées. Ainsi que l'auteur le dit, il faut qu'un soldat soit "aux trois quarts écrabouillé pour obtenir son congé", dans l'armée belge ou l'armée française. Qu'on me permette de citer un cas qui est venu à ma connaissance, samedi soir dernier. Francq, l'un de ceux qui ont signé cette lettre du Conseil des Métiers et du Travail, de Montréal, est le père de trois fils qu'il a donnés à la patrie. L'un est parti, il y a dix mois, pour la Belgique et il a eu la charge d'une mitrailleuse dans les tranchées durant dix mois. Il est revenu, mais il repartira bientôt dans un autre régiment. Deux autres des fils de M. Francq se sont enrôlés dans le 163e, il y a environ six mois. Je les ai rencontrés, dimanche soir, tous deux ont dû quitter l'armée.

M. PARDEE: Pourquoi?

M. VERVILLE: Ils étaient impropres au service; c'est là tout ce que nous savons. Il y a, dans tout le pays, des soldats qui gardent les ponts, les canaux et les autres ouvrages publics. Pourquoi ne permettrait-on pas à ces soldats qui sont réformés, parce qu'ils sont impropres au service de prendre la place des soldats bien portants qui montent la garde, au Canada, car ils seraient certainement capables de garder soit un canal, soit un pont, soit tout autre ouvrage public? Plusieurs de ceux qui ont été réformés comme impropres ont abandonné de bons emplois. Je connais moi-même quelques-unes des recrues ainsi réformées qui se sont trouvées dans ce cas. Si ces soldats s'étaient rendus au front, ils auraient quelque chance d'obtenir leurs anciens emplois, mais leurs chances sont faibles, s'ils ont été réformés comme impropres au service d'outre-mer. Je le répète, dans les grandes villes, les différentes provinces ont ouvert des bureaux de placements pour les soldats de retour du front, mais ceux qui ont été réformés comme impropres au service ne peuvent obtenir de travail par l'intermédiaire de ces bureaux, parce qu'ils n'ont pas obtenu les documents nécessaires. Cet état de choses se produit dans d'autres endroits du Canada, mais, ainsi que le dit l'article de ce journal, il est plus aigu à Montréal, et sur mon âme, je ne puis voir pourquoi on le tolère. Quiconque comprend quelque chose des affaires militaires sait qu'on a besoin de milliers de soldats outre ceux qui combattent au front, et un grand nombre des jeunes gens qu'on a réformés comme impropres au service sont tout à fait capables de faire du service au pays.

Il y a un autre point que j'aimerais soumettre à l'attention du Gouvernement. J'ignore si c'est la coutume dans d'autres villes, mais, à Montréal, lorsqu'un homme s'enrôle, il doit déposer $10 en garantie de son équipement. S'il reste en service durant six mois, cette somme lui est remise, mais s'il ne reste que cinq mois et vingt-huit jours, la somme est confisquée. Je connais un officier qui a payé $28 pour son équipement. Il fut envoyé dans différentes parties de la ville pour y faire une campagne de recrutement, et il laissa une partie de son équipement aux quartiers des officiers croyant que ses effets s'y trouveraient en sûreté. Peu de temps après, il fut réformé comme impropre au service, et on lui dit que s'il remettait son équipement, on lui allouerait $28, bien qu'il n'eût pas été dans l'armée six mois complets. Lorsqu'il retourna aux quartiers des officiers pour reprendre son équipement celui-ci avait disparu et l'intéressé ne put le retrouver nulle part ailleurs. Les autorités ont alors dit: Eh! bien, nous devons diminuer $28 de votre solde, et c'est ce qu'elles ont fait. J'ignore la nature des règles du département de la Milice, mais je sais que cet homme s'est trouvé à perdre $28. Je ne sais si les règlements du département de la Milice obligent d'avoir recours à un pro-

cédé semblable, mais il me semble qu'il n'existe pas de raison pour exiger le dépôt de $10 en garantie quelconque. C'est une garantie de bonne foi. Je me demande si cela se fait par tout le Canada.

Une VOIX: Non.

M. VERVILLE: Je l'espère. Si l'on agit ainsi, à Montréal, cela suffit. Même, c'est déjà trop. Tout cela n'est pas de nature à avancer le recrutement, dans Montréal, ou ailleurs. A Montréal, on essaie d'organiser un régiment d'artisans et on m'a demandé d'approuver jusqu'à un certain point le recrutement d'un régiment semblable.

Mais comment espérer recruter des soldats si vous leur dites: "Enrôlez-vous et vous ne serez pas tenus d'aller en guerre". A l'officier qui me tenait ce langage, je répondis qu'il devait avoir honte parler ainsi. "Prenez-vous, lui demandai-je, les ouvriers pour des poltrons? Si c'est ainsi que vous l'entendez, je nourris l'espoir que vous ne recruterez pas un seul ouvrier au Canada". Ouvrier moi-même, si pour m'engager à m'enrôler, on me donnait à entendre que je ne serais pas dépêché sur le front, je me retirerais aussitôt, car je ne crains pas d'y aller. L'article fixe le nombre à 500; mais il s'en trouvera peut-être 500 autres d'ici à deux ou trois semaines. Je sais que nombre de jeunes gens se sont enrôlés parce qu'on leur avait dit: "Vous auriez tort d'hésiter à vous enrôler; jamais on ne vous enverra sur le front." Si c'est ainsi que vous allez vous y prendre pour grossir le nombre de recrues et atteindre un total de 500,000, il vaudrait mieux vous contenter de 250,000 que vous enverriez effectivement sur le théâtre des hostilités.

Cette observation est plus importante qu'elle ne le paraît à première vue. Je sais à n'en pas douter que le recrutement va en souffrir. Je n'irai pas jusqu'à dire, comme l'auteur de l'article, que cet abus a été en évidence à Montréal plus que partout ailleurs. Je ne vois pas pourquoi il en serait ainsi, car le physique de nos recrues ne le cède nullement à celui des hommes d'aucune autre localité. Laissez-moi vous citer un exemple de ce qui se pratique parfois. On s'efforce de recruter un bataillon d'hommes des chantiers. Certains d'entre eux qui me sont connus ont été rejetés parce qu'ils ont le pied plat. Je voudrais bien connaître le médecin ayant rejeté ces hommes et qui serait en mesure de soutenir la marche aussi bien que ces bûcherons. C'est la plus robuste classe de travailleurs que nous ayons. Le médecin aurait dû savoir que cette conformation du pied leur est naturelle et résulte des conditions dans lesquelles s'exécute leur travail. Mais on ne saurait en conclure qu'ils ne feront pas de bons soldats.

Je signale le fait à l'attention du Gouvernement, et je compte que les ministres seront en mesure de nous dire si ce premier examen est faux, ou si cela provient de ce que les examens étaient rémunérés sous forme d'un honoraire de tant par tête, ou encore si cela est dû à ce qu'on voulait grossir le nombre de recrues pour en faire parade. Si ce premier examen n'est pas sérieux, j'espère qu'on va y mettre fin. Exigeons un examen sérieux, et que à ceux qui ne sont pas dans les conditions requises, on interdise de porter l'uniforme.

L'hon. M. ROGERS: S'il s'en trouve un grand nombre dans Montréal qui partagent les vues de l'honorable représentant de Maisonneuve, je me rends compte que le recrutement n'aille pas toujours d'une allure très rapide dans cette partie du Canada. Si les déclarations qu'il a faites expriment bien ses convictions intimes, je conçois qu'il se produise des malentendus. Sans doute, il arrive qu'un certain nombre de soldats soient réformés pour tares physiques. Mais je ne sache pas que les choses en soient rendues au point que l'honorable député voudrait le faire croire, et je me fonde pour le dire sur une connaissance assez exacte de ce qui se passe dans une grande partie du Dominion. Je ne me rends pas compte que pareil état de choses existe même à Montréal, abstraction faite de ce qu'en dit le document dont il nous a donné lecture. Mes collègues de la députation savent que le ministère s'est évertué à enrôler le plus de recrues possible. Nous ne négligeons rien à cet égard et nulle part peut-être nos efforts sont-ils plus persévérants que dans la ville de Montréal. Je ne puis rien comprendre aux affirmations de l'honorable député, car, d'après ce que je connais de l'administration du département de la Milice, ce n'est nullement son dessein d'entraver ou d'humilier ceux qui si généreusement se présentent et offrent leurs services, soit à Montréal, soit sur quelque autre point du Canada. Non seulement ne songe-t-elle pas à rebuter ces candidats, mais elle leur est reconnaissante de la bonne volonté dont ils font preuve.

Les observations de l'honorable député seront consignées au compte rendu des débats, et je les signalerai à qui de droit. Notamment, je ne comprends rien à l'af-

firmation faite au sujet du double examen. L'extrait cité donnerait à entendre que cela s'est pratiqué surtout en ce qui regarde le recrutement à Montréal. L'honorable député peut être assuré qu'il n'en est rien. Je connais les pensées de ceux qui sont responsables de l'administration du ministère de la Milice, et leur désir d'entrer dans les vues de toute personne désireuse de se mettre au service du pays dans la crise actuelle. Je ne saurais que donner l'assurance à l'honorable député et aux auteurs de l'article en question que telle est l'attitude prise par le Gouvernement, en ce qui regarde le recrutement dans toutes les parties du Canada. Déjà nous avons pu recruter plus de 300,000 hommes pour l'armée, et notre désir le plus ardent est de porter ce nombre à 500,000. Encore une fois, je ne comprends rien aux affirmations de l'honorable député. Toutefois, nous allons en faire l'examen attentif. Certes, il serait fâcheux que la déclaration dans les termes où elle est faite, fût lancée dans le public et acceptée comme exacte, car, autant que je sache, elle est loin de l'être.

L'hon. M. OLIVER: Je regrette d'être obligé de dire que mes renseignements diffèrent de ceux de l'honorable ministre des Travaux publics. J'ai les informations les plus précises que les conditions dont parle l'honorable député de Maisonneuve existent dans d'autres parties du pays.

Il n'y a pas longtemps le premier ministre, en donnant à la Chambre le nombre des volontaires enrôlés, a dit que le gaspillage, ainsi qu'il l'appelait, était de plus de 20,000 hommes. Je lui ai demandé ce qu'il voulait dire par ce mot "gaspillage" et il me répondit, si je me rappelle bien, que cela voulait dire les soldats qui s'étaient enrôlés et avaient été ensuite rejetés comme impropres au service. Un gaspillage de plus de 20,000 volontaires confirme pleinement ce que le député de Maisonneuve (M. Verville) a dit. Outre cela, je sais personnellement que des officiers, désireux de former leurs bataillons rapidement n'étaient pas exigeants sur la qualité des hommes qu'ils acceptaient, et que lorsqu'ils avaient rempli leurs cadres, ils commençaient à faire ce qu'ils appelaient l'émondage. Des soldats qui ont été acceptés lorsqu'ils n'auraient pas dû l'être ont été subséquemment renvoyés et, je le suppose, avec raison. C'était cruel et indéfendable; c'était absolument condamnable, comme mon honorable ami l'a dit, et les résultats doivent nécessairement avoir été ceux qu'il a annoncés, à savoir que l'on a crié à l'injustice, car une injustice a certainement été faite.

Il faut admettre, naturellement, qu'un soldat peut subir l'examen du médecin lorsqu'ils s'enrôle et être trouvé parfaitement sain, et plus tard, durant la période de formation, il peut survenir une maladie qui le rende impropre au service, et il ne serait pas sage de l'envoyer sur les champs de bataille. Il faut nécessairement et avec raison faire un nouvel examen des soldats avant qu'ils partent pour l'armée, afin de voir si leur condition n'a pas changé. Il doit nécessairement s'attendre à ce que des soldats seront rejetés au deuxième examen, parce qu'il peut s'être développé chez eux quelque maladie. Mais je suis prêt à appuyer absolument par ce que j'en connais personnellement, ce que mon honorable ami a exposé à la Chambre, de même ce que l'honorable premier ministre a dit, c'est-à-dire que des officiers, dans la formation de leurs bataillons, n'ont pas été assez sévères dans l'intérêt des soldats qu'ils enrôlent, et ne se sont pas contentés d'accepter ceux seulement dont ils connaissaient d'une façon certaine les qualités physiques. En agissant de cette façon, ces officiers ont causé un tort non seulement aux soldats, mais à la milice en général et à la cause.

M. WRIGHT: Je crois que les honorables députés qui critiquent le ministère de la Milice au sujet de cette question sont un peu sévères. Il est certain qu'un nombre considérable de volontaires qui ont passé le premier examen médical sont finalement rejetés au deuxième. L'officier responsable dans ce cas-là serait le médecin, et je suis d'avis que l'accusation que des hommes impropres au service ont été acceptés est injuste pour la profession médicale. Après qu'un soldat a subi l'examen et a été enrôlé, plusieurs causes peuvent empêcher son acceptation finale. Il est possible que quelque maladie ou défectuosité puisse avoir échappé à l'observation lors de l'examen préliminaire, ou que les exercices militaires peuvent avoir développé un commencement de maladie ou d'infirmité. Quelque fois aussi on découvre chez les soldats des défauts qui les rendent impropres au service, tels que diformité de l'esprit, dispositions querelleuses, et ainsi de suite. Il arrive aussi que ce sont des criminels notoires; quelquefois encore il se développe chez eux des caractères qui font que les officiers sont incapables de les faire obéir. C'est pour ces raisons que le nombre total de ceux qui sont rejetés avant que le bataillon parte pour le front n'est peut-être pas anormal

après tout. Je ne crois pas que parce qu'un nombre considérable de ces volontaires ont été rejetés, il y ait eu un plan arrangé d'avance de cacher les défauts lors de l'examen préliminaire, parce que je ne crois pas que les médecins aient pu se laisser influencer par les officiers au point d'accepter des hommes impropres au service militaire. J'ai peine à croire que la profession médicale consentirait à se prêter à cela. Je ne vois pas comment elle le pourrait, à moins de violer délibérément les règlements du ministère de la Milice, et si cette pratique a été générale, nous aurons à éliminer quelques-uns des médecins, qui ont été nommés. Si je comprends bien la situation, les chefs de bataillon portent en grande partie la responsabilité du choix des médecins qui sont nommés et qui sont censés être des hommes qui feront leur devoir. Je crois que d'une façon générale ils le remplissent bien.

M. TURRIFF: La déclaration de l'honorable député de Maisonneuve que dans certains cas des soldats à Montréal ont été obligés de déposer $10 et dans certaines circonstances n'en ont pas été remboursés en est une au sujet de laquelle mon honorable ami le ministre des Travaux publics, qui dirige la Chambre en ce moment, aurait dû prendre des renseignements immédiatement. Il est très possible qu'un officier sans scrupule se rende coupable de cette faute, à l'insu du ministère de la Milice.

Cela produirait certainement un mauvais effet, si l'on savait que l'on agit ainsi sans l'autorisation du Gouvernement et je voudrais que l'on ordonnât une investigation et qu'une déclaration publique soit faite à ce sujet aussi vite que possible.

L'hon. M. ROGERS: J'ai déjà dit que la question serait examinée demain par le département.

L'hon. M. OLIVER: Est-il exact qu'un homme doit déposer $10 quand il s'engage, comme garantie pour son uniforme?

L'hon. M. KEMP: L'honorable député d'Edmonton a-t-il jamais entendu parler d'une chose pareille à Edmonton?

L'hon. M. OLIVER: Je n'en ai jamais entendu parler, mais l'honorable député de Maisonneuve a déclaré qu'à Montréal un dépôt était exigé et je demande si c'est reconnu par le département de la Milice?

L'hon. M. KEMP: Je n'en ai jamais entendu parler.

Dépenses imprévues relatives à la liste des électeurs—nouveau crédit nécessaire, $25,000.

M. TURRIFF: J'ai une question que je voudrais porter à l'attention de la Chambre, il est un peu tard.

L'hon. M. REID: L'honorable député a le droit de procéder; sans doute il se fait tard et si cela pouvait se remettre à demain, nous l'examinerions alors.

M. TURRIFF: Cela me prendra une demi-heure. Je ne veux pas discuter cette affaire au moment de l'adoption des subsides en séance générale; c'est un temps où la Chambre n'aime pas entendre de discussion. Je voudrais pouvoir la discuter demain s'il reste encore quelques crédits à adopter.

L'hon. M. ROGERS: J'espérais en finir avec les crédits ce soir, sinon nous discuterons tout aussi bien au moment de l'adoption des crédits en séance générale.

L'hon. M. REID: Il y aura un autre crédit demain. Nous siégerons de nouveau en comité des subsides, même si tous les crédits sont adoptés.

L'hon. M. ROGERS: Nous ferons en sorte que vous ayez une occasion de le faire demain au moment où nous passerons au budget.

L'hon. M. OLIVER: Il y a une question que je veux discuter avant l'adoption du dernier crédit de la Milice. Je puis en parler maintenant ou demain.

L'hon. M. ROGERS: Il y aura une occasion demain.

L'hon. M. REID: Nous aurons un crédit demain et les honorables députés pourront parler sur n'importe quel département.

L'hon. M. GRAHAM: Je désire citer le cas de C. C. McNab, de Breaside, qui était employé de télégraphe au service d'une compagnie particulière durant la révolte du Nord-Ouest.

Il m'a dit que par suite d'une maladie qu'il avait contractée en rendant service à cette époque il était devenu aveugle et l'était resté depuis de nombreuses années. Il a fait une demande au gouvernement précédant et le département de la Milice l'a informé qu'après enquête on ne pourrait rien faire pour lui parce qu'il n'était pas employé par le département. Je pense que légalement il ne peut pas avoir de réclamation à présenter contre le Gouvernement, mais dans les circonstances, comme l'évidence semble confirmer sa prétention qu'il

est devenu aveugle en rendant service au pays bien que payé par une compagnie particulière, le Gouvernement pourrait bien examiner s'il serait possible de le traiter de la même manière qu'un homme blessé ou estropié au service du pays. Le ministre intérimaire, à l'époque, et moi-même avons échangé quelque correspondance, mais nous ne sommes jamais arrivés à une conclusion.

L'hon. M. KEMP: Je me souviens de la question dont parle mon honorable ami. Je l'ai examinée avec le sous-ministre qui a étudié les dossiers et a attiré mon attention sur la décision déjà prise. Je l'ai communiquée à l'honorable député. Je présume que le seul moyen de pouvoir régler une question de ce genre c'est d'avoir un crédit spécial, une allocation charitable ou quelque chose de ce genre. J'attirerai sur cette question l'attention du ministre intérimaire le premier ministre et je lui demanderai s'il veut s'en occuper.

L'hon. M. GRAHAM: J'imagine que cela devra être réglé par le ministre des Finances ou le premier ministre, parce qu'il est admis que le département de la Milice n'est pas spécialement intéressé à cette affaire.

DEPOT D'UN BUDGET SUPPLEMENTAIRE SUR L'EXERCICE 1916-1917.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) présente un message de Son Altesse royale le Gouverneur général accompagnant un budget supplémentaire, lequel est lu à la Chambre par M. l'Orateur et renvoyé au comité des subsides.

L'hon. M. ROGERS propose de lever la séance.

L'hon. M. GRAHAM: Quel est le programme pour demain. Le rapport de la commission des pensions est déposé. Le Gouvernement a-t-il l'intention de présenter un projet de loi basé sur ce rapport? C'est à peu près ce que l'honorable premier ministre m'a laissé entendre l'autre jour.

L'hon. M. ROGERS: D'après ce que je comprends, il ne sera pas nécessaire de voter une loi pour donner effet aux conclusions du rapport—cela peut se faire, sous l'empire de la loi de la milice.

L'hon. M. GRAHAM: Y a-t-il quelque chose de décidé au sujet de la prorogation. Quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: Je crois que nous pourrons facilement compléter nos travaux demain, et proroger jeudi, le plus tard. J'avais espéré que nous pourrions proroger les Chambres demain soir. Si tous les crédits avaient été adoptés en séance générale, ce soir, la prorogation aurait pu avoir lieu demain.

L'hon. M. GRAHAM: Le Sénat aura à se prononcer sur les dernières propositions adoptées par la Chambre.

L'hon. M. ROGERS: Il faudra lui donner le temps nécessaire, et c'est pourquoi j'aurais voulu faire adopter une partie des crédits en séance générale, ce soir. Le Sénat se réunit à onze heures demain matin et nous pourrons lui transmettre une partie du travail qu'il reste à faire. Il a déjà quelque chose pour s'occuper et il aura, en plus, le bill adopté par la Chambre, aujourd'hui. Ce bill donnera probablement lieu à un débat, et quand celui-ci sera terminé, nous serons en état de lui soumettre les crédits adoptés en séance générale.

L'hon. M. GRAHAM: Alors, nous commencerons demain par l'adoption des crédits, pour les transmettre au Sénat, puis nous étudierons la question des pensions.

L'hon. M. ROGERS: Nous pourrons nous en occuper immédiatement après avoir adopté les crédits en séance générale.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et trente-trois minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Mercredi, le 17 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

DEPOT DE RAPPORTS.

Par l'hon. M. Reid: Le rapport de la Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1915.

Par l'hon. sir Thomas White: Le rapport de l'auditeur général pour 1915 (vol. III).

QUESTIONS.

Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.

M. A. DeWITT FOSTER.

M. THOMPSON demande:

1. M. T. De Witt Foster, ci-devant député du comté de King (N.-E.), est-il employé par l'Etat?

2. Dans l'affirmative, en quelle qualité, et à quels appointements?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): M. Foster n'est pas à l'emploi de l'Etat.

M. R. H. KENNEDY.

M. MACLEAN (Halifax) demande:

1. M. R. H. Kennedy, député provincial, est-il employé au recrutement dans le comté de Colchester (N.-E.)?

2. S'il en est ainsi, quand a-t-il été nommé? Agit-il encore comme officier recruteur et, s'il ne s'occupe plus de recrutement, quand a-t-il cessé?

3. Quelle rétribution reçoit-il, et quelle est la somme totale à lui payée jusqu'à ce jour pour frais et appointements?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): M. R. H. Kennedy, député provincial, a été nommé officier de recrutement pour le comté de Colchester, le 10 octobre 1915, avec solde de $3 par jour jusqu'au 31 janvier 1916. Depuis cette dernière date, c'est volontairement qu'il a rempli cet office dans le comté et il le remplit encore. Il lui a été payé pour ses services du 10 octobre au 31 janvier $183. Ses frais de voyage dans le même temps ont été de $161.50. Total à lui payé à ce jour, $344.50.

SUCCESSIONS DES SOLDATS DECEDES.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Je dépose sur le bureau de la Chambre une note préparée par le service des successions du ministère de la Milice et de la Défense, au sujet du partage des biens des soldats morts en activité de service, avec les forces expéditionnaires canadiennes. On a pensé que cette note serait de quelque utilité, et sans en donner lecture, je demande l'autorisation de l'inscrire au compte rendu. Voici ce texte:

A la mort d'un soldat en activité de service en France, s'il est notifié avis de cette mort par câblogramme aux autorités en Angleterre et à Ottawa; on recueille et on emballe ses effets personnels, puis on les expédie à la base. Là, on en fait la vérification et on transmet l'inventaire avec les effets au directeur des services de la solde et des archives (service des successions), à Londres, Angleterre, où on les soumet à une nouvelle vérification et on les remballe pour partage.

Lorsqu'il est livré de violents combats, il n'y a guère d'espoir de recueillir d'effets, et souvent, si la mort a été causée par un violent feu d'obus, on ne retrouve malheureusement ni effets ni restes mortels; mais quelquefois le bureau de Londres reçoit les effets personnels des soldats mourant en territoire occupé par l'ennemi. Si un homme a laissé quelques effets personnels en Angleterre, avant d'aller au front, on recueille ces effets et on les expédie au bureau de Londres, puis on expédie de là tous ses effets personnels au bureau des successions, à Ottawa, pourvu que le bénéficiaire ou le plus proche parent demeure en ce pays.

Le compte de paye du défunt est clos dès que la nouvelle de sa mort est officielle et on l'appelle alors son compte de non-valeur. Il s'écoule parfois quatre ou cinq mois, et quelquefois six mois, avant qu'on puisse légitimement attester l'exactitude de ce compte de non-valeur. Si le plus proche parent ou le bénéficiaire demeure au pays, le compte est expédié ici pour règlement.

Les livres de solde sont tous expédiés au bureau de Londres, et s'ils contiennent un testament, on l'extrait du livre et on l'annexe à la liasse pour y être conservé en toute sécurité, et convenablement inscrit à la table des matières du registre.

Quand le compte de non-valeur ainsi que les effets personnels et d'excédent arrivent au bureau des successions, à Ottawa, on se livre à de soigneuses recherches au sujet du domicile légal du défunt, et s'il s'agit d'un soldat mort intestat, le partage des biens de nature militaire se fait d'après la loi de la province ou du pays, domicile du défunt.

Il est à remarquer qu'un mineur (non marié) ne saurait acquérir de domicile de choix, mais qu'il a le domicile de son père—le domicile d'origine.

Un soldat, même s'il n'a pas atteint l'âge de majorité est autorisé par l'article 9 de la loi des testaments, lorsqu'il est en activité de service militaire, à aliéner ses biens personnels soit par testament olographe, par lettre ou par déclaration de vive voix, confirmée par témoins. Cet article s'applique à toutes les provinces du Canada, sauf une légère modification pour Québec. L'article 849 du Code civil de Québec statue que les testaments des militaires en service actif, faits dans la province de Québec ou ailleurs, qui seraient valides en Angleterre quant à leurs formes, sont également valides dans la province de Québec, bien que l'article 833 déclare que le mineur est incapable de tester d'aucune partie de ses biens. Ainsi, un soldat domicilié dans la province de Québec, s'il est mineur, ne saurait tester validement de ses biens; mais s'il est majeur, il peut tester de ses biens personnels, sans qu'il soit nécessaire d'employer la forme régulière.

Ici on examine avec soin tous les testaments, on décide du domicile, et autant que faire se peut, on exécute l'intention du testateur. Le testament d'un soldat ne saurait aliéner que les biens personnels. Il n'a aucun effet sur les biens immeubles, à moins qu'il ne soit signé et attesté devant témoins suivant les formules légales ordinaires. C'est là un détail qu'il faudrait signaler au soldat qui fait un testament, puisque, parfois, il est impossible d'exécuter ses dernières volontés.

On notifie avis de la chose à tous les légataires; on adresse à chacun d'eux une copie certifiée ainsi qu'une formule d'identification qu'ils doivent remplir et renvoyer au bureau des successions.

Par un décret du conseil en date du 28 mars 1916, promulgué sous l'autorité de la loi de 1893 touchant les dettes des régiments et par un ordre du secrétaire d'Etat aux colonies en date du 3 décembre 1915, l'officier préposé au service du bureau des successions est pleinement autorisé à décider toutes les questions se rattachant au domicile, à la validité des testaments, de droit et de fait, au partage des successions des soldats conformément aux dispo-

sitions de ladite loi. La décision de cet officier est sans appel.

Le bureau fait le partage des successions sans retard, dès que les documents lui parviennent; mais il ne faut pas oublier qu'il s'écoule pour le moins quatre ou cinq mois, avant qu'on puisse faire le partage des biens conformément à la loi.

Il survient souvent des retards, parce qu'à la dernière minute on découvre quelque testament; mais on prend le plus grand soin pour ne pas commettre d'erreur dans le partage des biens.

Quand un soldat est disparu, il faut attendre trente semaines avant de prendre les mesures nécessaires pour établir la présomption de sa mort (présomption qui ne compte que pour des fins officielles) et le partage des biens du disparu ne s'effectue qu'après quatre mois à compter de la date de sa mort présumée.

H. Spencer-Ralph,
Capitaine,
Chef du bureau des successions.

COMMISSION DU COMMERCE.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre du Commerce est-il en mesure de faire connaître à cette Chambre les noms des titulaires de la commission chargée d'améliorer nos relations commerciales avec les pays alliés?

L'hon. sir GEORGE FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Je n'ai pas tous les prénoms des titulaires, mais je puis donner tous les noms de famille: M. André Dupuis, vice-président de la compagnie de quincaillerie Chinic, de Québec; M. Maddleworth, de Montréal, président de la société de chimie et membre du Board of Trade de Montréal; M. Pauzé, ex-président de la Chambre de commerce de Montréal; M. J. M. Wood, de la compagnie Gordon McKey, de Toronto; M. Geo. W. Allan, de Winnipeg; et des Provinces maritimes, M. Frank Hathaway, de Saint-Jean; six titulaires tous bien comptés.

La commission aura un secrétaire qui est déjà choisi; c'est M. Roy Campbell, diplômé de l'université de Toronto, qui a été dernièrement secrétaire ou sous-secrétaire de l'Association des manufacturiers dans la ville de Montréal.

L'hon. M. PUGSLEY: M. Frank Hathaway, dont il est question est-il un ancien député de la législature provinciale du Nouveau-Brunswick? Si je demande cela, c'est que j'ai vu dans un journal que c'est son fils qui avait été nommé.

L'hon. M. HAZEN: M. Frank Hathaway n'a pas de fils.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est M. Frank Hathaway, dont a parlé mon honorable ami.

[Sir Robert Borden.]

ENROLEMENTS DANS L'ALBERTA SEPTENTRIONALE.

L'hon. M. OLIVER: En discutant les subsides de la milice, j'ai demandé au premier ministre s'il voulait faire préparer un tableau détaillé des enrôlements dans l'Alberta septentrionale. Il a eu l'obligeance de promettre que cela serait fait. J'espère que nous pourrons l'obtenir avant la clôture de la session.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): J'ai remarqué que le sous-ministre avait pris note de tout ce que l'honorable député a demandé. Je ne pense pas qu'il m'ait remis ce tableau, mais je vais attirer son attention là-dessus.

PLANS DU NOUVEAU PALAIS LEGISLATIF.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je veux encore une fois attirer l'attention des membres de la Chambre sur la reconstruction du palais législatif. Le comité qui est chargé de la question est arrivé au moment où il est nécessaire de considérer s'il est opportun d'ajouter un autre étage à l'édifice. Nous avons le plan de l'ancien édifice tel qu'il était et celui de l'édifice que l'on propose de construire. Ces plans sont dans la salle n° 1 et le comité sera charmé, j'en suis sûr, si les honorables députés veulent prendre la peine dans le courant de l'après-midi de se rendre dans cette salle où ils trouveront un des architectes qui leur expliquera tout ce qu'ils pourraient désirer savoir au sujet de la proposition qui est approuvée par le comité.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le comité a-t-il pris une décision à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: Nous avons étudié la question très complètement et je crois que le comité est assez unanime en faveur de l'étage additionnel.

L'hon. M. PUGSLEY: Comme faisant partie du comité, ce ne serait peut-être pas déplacé de ma part, de dire que le comité a eu à examiner une recommandation très pressante de M. Pearson, un des architectes —l'autre architecte étant absent à l'époque— en faveur d'un étage additionnel. Mon opinion particulière, étant donné que nous espérons que l'édifice reconstruit durera très longtemps et que le nombre des députés au Parlement doit augmenter très considérablement dans un avenir prochain, mon opinion, dis-je, est qu'il serait à désirer, si

possible, d'augmenter énormément l'emplacement disponible pourvu que cela ne nuise pas à l'aspect architectural de l'édifice. L'opinion du comité a été assez unanime pour admettre que ce résultat serait obtenu et qu'avec un étage additionnel l'édifice serait réellement très beau et que le pays pourrait en être fier.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Les architectes ont-ils exprimé leur préférence à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: Les architectes ont une préférence pour l'étage additionnel.

APPOINTEMENTS DES MESSAGERS.

M. PROULX: Je voudrais demander au premier ministre s'il a reçu une pétition signée par 125 messagers qui réclament une augmentation d'appointements. Il y a deux ans, avant la déclaration de la guerre, le ministre des Finances a dit que c'était son intention de présenter un bill pour augmenter les appointements des employés civils dans les grades inférieurs. Rien n'a été fait depuis. Le coût de l'existence a augmenté et cela devient une difficulté sérieuse pour un grand nombre d'employés des grades inférieurs, spécialement pour ceux qui ont une famille à faire vivre. Ils ne reçoivent pas des appointements suffisants pour leur permettre de soutenir leur famille convenablement.

M. l'ORATEUR: A l'ordre; il me semble que l'honorable député ferait mieux de présenter cette question, au moment de la motion demandant que la Chambre siège en comité des subsides.

TRAVAUX PUBLICS DANS LE COMTE DE TEMISCOUATA.

L'hon. M. MARCIL: On m'a prié de demander au ministre des Travaux publics s'il a autorisé l'envoi d'une dépêche de quelqu'un de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata, affirmant qu'une somme de $1,000 serait dépensée pour réparer les quais sur un crédit qui aurait été voté à cette fin. On prétend que cette dépêche télégraphique a été expédiée par l'honorable ministre des Postes (M. Casgrain).

L'hon. M. ROGERS: Je ne sais rien relativement à la dépêche en question.

DIFFEREND OUVRIER A LA ACADIA COAL COMPANY.

M. MACDONALD: Je désire savoir du ministre du Travail si l'on a nommé le président du comité de conciliation relativement au différend qui est survenu entre les employés de la Acadia Coal Company et la compagnie?

L'hon. M. CROTHERS: Les ouvriers et la compagnie ont choisi chacun un représentant, et ces deux commissaires cherchent actuellement à s'entendre sur le choix du président de la commission.

M. MACDONALD: On n'a donc pas encore nommé le président?

L'hon. M. CROTHERS (ministre du Travail): Le président n'a pas encore été choisi, autant que je le sache.

LA PECHE AU HOMARD DANS LE DETROIT DE NORTHUMBERLAND.

M. MACDONALD: On m'informe que la pêche au homard dans le détroit de Northumberland ne s'est ouverte que le 11 mai, soit il y a six jours à peine.

Je prie donc le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) de tenir compte de cette circonstance et de recevoir favorablement une requête que les pêcheurs et ls fabricants de conserves doivent leur présenter afin d'obtenir une prolongation de délai, de façon à ce que la saison ait à peu près la durée qu'elle aurait eue, si la pêche s'était ouverte à la date ordinaire.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Il arrive assez souvent que, bien que la saison de pêche s'ouvre plus tard, la pêche aux homards est si abondante durant le reste de la saison, que les pêcheurs en prennent à peu près la même quantité que dans les années normales. Nous allons donc surveiller avec le plus grand soin la situation, et les fonctionnaires du département ont déjà donné des instructions en conséquence. Lorsque le moment sera arrivé de prendre une décision à ce propos, on tiendra compte de toutes les circonstances. Règle générale, il n'est pas désirable que l'on prolonge la saison de pêche du homard.

C'est une question que les commissions nommées pour étudier le problème de la préservation du homard et de nos pêcheries en général ont décidée, à l'époque où la dernière commission qui a été nommée à cette fin déposa son rapport il était évident que si l'on ne prenait des mesures pour réglementer la quantité de homards que les pêcheurs pourraient pêcher chaque année, nous étions en danger de voir détruire cette industrie rémunératrice. C'est afin de nous conformer aux conclu-

sions énoncées dans ce rapport que cette disposition tendant à abréger la saison de la pêche du homard fut insérée dans la loi.

L'année dernière, la pêche au homard a donné des résultats très satisfaisants dans plusieurs parties du Canada; on a pris de plus gros homards que par les années passées, de sorte que c'est là le meilleur indice que le raccourcissement de la saison de pêche qui est en vigueur depuis les trois dernières années a produit de bons résultats.

Si j'ai bien compris, toutefois, il se produit des circonstances où, par suite de l'état de la glace ou d'autres conditions atmosphériques, les pêcheurs ne peuvent se livrer à la pêche pour un certain nombre de jours durant la saison. Plusieurs cas de cette nature sont venus à notre connaissance; mais après enquête, nous avons constaté que, bien que les pêcheurs n'eussent pu se livrer à la pêche tous les jours, ils n'en avaient pas moins fait une très bonne saison, de sorte qu'il n'était nullement nécessaire de prolonger la saison. Ce sont là des circonstances dont il faut absolument tenir compte. Je donnerai aux fonctionnaires de mon département l'instruction de surveiller avec soin la situation le long des côtes du détroit de Northumberland, cette année, et de donner toutes les chances possibles aux pêcheurs, tout en ne perdant pas de vue la nécessité où nous sommes de préserver et de perpétuer l'industrie de la pêche au homard en ce pays.

M. MACDONALD: Avec le consentement de cette Chambre, je désire tout simplement faire observer que, la commission ayant fixé la date de l'ouverture de la pêche, chaque année, si la saison a été raccourcie, cette année, du 26 avril au 11 mai, à cause de l'état de la glace, il en résultera des pertes appréciables pour les pêcheurs qui comptent sur cette industrie pour gagner leur vie.

APPROVISIONNEMENT DE GUERRE—HABILLEMENTS.

M. MACDONALD: A la requête de l'honorable député de Richmond (M. Kyte), je demanderai au président de la commission des achats de guerre s'il va nous fournir, avant la fin de la séance, le rapport dont le dépôt a été ordonné par la Chambre il y a environ six semaines, rapport concernant les habillements qui ont été achetés par la commission?

L'hon. M. KEMP (au nom du ministre de la Milice et de la Défense): Il y a quelques jours le député de Richmond a soulevé cette question. Je lui en ai parlé et il a dit qu'il tâcherait de modifier sa demande de façon à nous permettre d'y répondre plus promptement. Je pensais avoir des nouvelles de l'honorable député avant ce jour, mais je n'en ai pas eu.

M. MACDONALD: Il est à la Nouvelle-Ecosse.

VIVIER DE NEW-MILLS.

L'hon. M. MARCIL: Un citoyen établi sur la Ristigouche et qui s'intéresse à la pêche du saumon, me prie de poser au ministre de la Marine et des Pêcheries cette question:

J'ai appris que le vivier de New-Mills a été détruit ce printemps et qu'on ne pourra pas s'en servir cet été. Voudriez-vous demander au ministère où ce vivier sera situé?

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): J'ignore si le vivier de New-Mills a été détruit; j'ai compris que la glace l'avait endommagé, mais je ne savais pas qu'il eût été mis hors de service. Certaines gens établies sur la Ristigouche ont donné leur avis sur la question de savoir où il conviendrait d'établir un vivier; une de ces personnes a trouvé que ce vivier devrait être situé du côté de la rivière qui fait partie de la province de Québec, c'est-à-dire dans le comté de mon honorable ami (M. Marcil). Mais d'après ce que je connais, pour le moment, au sujet du vivier de New-Mills, je pense qu'il pourra servir durant cette saison.

LE RECRUTEMENT DANS GASPE ET BONAVENTURE.

L'hon. M. MARCIL: A la requête d'un citoyen de Bonaventure qui s'intéresse beaucoup au recrutetment, je poserai au ministre intérimaire de la Milice une autre question. On fait maintenant du recrutement à Gaspé et à Bonaventure pour des régiments de Québec. Je voudrais savoir s'il y a moyen de vérifier le nombre d'hommes de Gaspé et de Bonaventure qui se sont enrôlés dans des régiments du Nouveau-Brunswick. Au début des hostilités, un grand nombre se sont enrôlés dans ces régiments; aujourd'hui on s'enrôle dans les régiments de Québec, et nous voudrions savoir quel nombre de nos gens se sont enrôlés dans les régiments du Nouveau-Brunswick. Y a-t-il moyen d'obtenir ce renseignement?

L'hon. M. KEMP: Mon honorable ami m'ayant adressé la question à moi-même en l'absence du premier ministre, qui est minis-

tre intérimaire de la Milice, je la soumettrai à l'honorable ministre, à son retour, et je lui demanderai s'il est possible de fournir à l'honorable député le renseignement qu'il demande.

IMPRESSION DES DOCUMENTS DE L'ETAT.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Vendredi dernier le président du comité des impressions (M. Turriff) déposait devant la Chambre un rapport très important qui devait être mis à l'étude hier, mais qui ne l'a pas été. Est-ce l'intention du Gouvernement de s'en occuper au cours de cette session?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui. après-midi ou ce soir. Nous reviendrons aux motions dans ce but. Ce rapport comprend une couple de points qu'il faudra surtout considérer, car certains départements auxquels il fait allusion n'ont pas encore eu l'occasion d'élaborer certaines observations qu'ils ont à faire, et par suite desquelles le comité aurait peut-être modifié ses vues.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Le rapport va être mis à l'étude aujourd'hui?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui.

APPOINTEMENTS DES EMPLOYES DES RANGS INFERIEURS.

L'hon. sir THOMAS WHITE (ministre des Finances) propose de passer à la discussion des subsides.

M. PROULX: Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil je voudrais signaler à l'attention du Gouvernement une question très importante au point de vue de l'intérêt public.

Vers la fin de la session de 1914, le ministre des Finances (sir Thomas White) avait promis de déposer, à la session suivante, un projet de loi pour augmenter les appointements des fonctionnaires des classes inférieures, mais il n'a encore rien fait. Quelque temps après, la guerre éclata et le Gouvernement a fait savoir qu'il avait pris pour règle de ne pas augmenter les appointements des fonctionnaires durant la guerre.

La Chambre a été saisie de cette même question, il y a quelques semaines, par l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier) et j'espérais qu'on ferait quelque chose durant la présente session, mais je ne vois rien dans le budget concernant les appointements de ces fonctionnaires. Plusieurs d'entre eux—les emballeurs, les messagers, les trieurs, etc.—reçoivent de $500 à $600 par année et leurs appointements ne peuvent jamais dépasser $800, le maximum des appointements de cette classe. Plusieurs sont des hommes mariés et des pères de famille et, dans des temps comme ceux-ci, où la vie est si chère, un homme ne peut pas élever convenablement sa famille avec des appointements de $500 ou $600 par année. Le Gouvernement devrait accorder à ces fonctionnaires une augmentation générale de $100, avec la condition que le chiffre maximum de $800 ne sera pas dépassé.

La dernière fois que cette question a été discutée, il y a quelques semaines, le ministre des Travaux publics a déclaré qu'il n'y aura pas d'augmentation d'appointement durant la guerre. J'ai pris des renseignements et j'ai constaté que dans le seul département de l'Intérieur, en 1915, dix fonctionnaires ont reçu des augmentations variant entre $150 et $500. L'augmentation annuelle, dans les classes inférieures est de $50, mais dans les classes supérieures, elle est laissée à la discrétion du chef du département. Le ministre des Travaux publics nous a fait savoir que ceux qui ne sont pas satisfaits peuvent s'enrôler et aller à la guerre. Je lui dirai que soixante et quinze des fonctionnaires de cette classe sont âgés de quarante-cinq ans à soixante-dix-sept ans et que, par conséquent, ils ne peuvent pas devenir soldats. Le ministre a aussi dit qu'ils peuvent aller s'établir sur des terres dans l'Ouest. La plupart d'entre eux n'ont aucune connaissance en agriculture et n'ont pas de capitaux; il ne peut donc pas être question d'en faire des colons.

Je maintiens que le Gouvernement n'a pas donné de raisons satisfaisantes pour expliquer son refus de rendre justice à cette classe de fonctionnaires. J'espère qu'il fera quelque chose avant la fin de cette session, en leur accordant une aide immédiate et qu'à la prochaine session, ou après la guerre, le ministre des Finances règlera leur situation d'une manière permanente.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le Gouvernement n'a pas l'intention de soumettre de propositions concernant les appointements des fonctionnaires publics. Je considère qu'il n'est pas opportun d'adopter des demi-mesures ou de faire des arrangements temporaires. La question doit être réglée dans son ensemble et une fois pour toutes. Le Gouvernement est d'avis qu'il n'y a pas lieu d'augmenter les appointements des fonctionnaires publics durant la guerre.

M. PROULX: En 1908, une augmentation générale et uniforme de $100 ou $150

a été accordée à tous les fonctionnaires publics.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administration centrale.—Chambre des communes.—Nomination de M. Crossley Sherwood, 2e division, subdivision A, au poste de sous-greffier du Journal et des Archives de la Chambre des communes, $1,600.

M. TURRIFF: Je vois avec plaisir que le ministre des Finances et le ministre du Commerce sont à leur siège, car, lorsque j'aurai rapporté les faits, ils admettront certainement que ce crédit doit être supprimé. Quels sont les faits? Je ne connais pas M. Sherwood, mais il peut être un excellent employé; il est depuis deux ans commis du service parlementaire et l'Orateur précédent, l'honorable M. Sproule, a déclaré que s'il voulait devenir fonctionnaire permanent dans un département, il aurait à passer l'examen ordinaire. M. Sherwood n'a pas passé cet examen et, par conséquent, n'est pas éligible. Il y a quelque temps, j'ai demandé le dépôt de la correspondance concernant cette affaire et je vois que, le 17 janvier 1916, le greffier de la Chambre a écrit à la commission du service civil pour lui demander de nommer M. Sherwood. Cette lettre était écrite à la demande de l'Orateur, et la commission répondit, le 26 janvier, dans les termes suivants:

Monsieur Thomas B. Flint,
Greffier de la Chambre des communes.
Ottawa.

Cher monsieur:

Les commissaires ont pris connaissance du rapport du greffier de la Chambre des communes disant que l'Orateur de la Chambre désire remplir la position de sous-greffier du Journal et des Archives, dans la subdivision B de la 2e division. Il est dit dans le rapport que l'Orateur désire nommer M. C. Sherwood à ce poste, pourvu qu'il se conforme aux dispositions de la loi du service civil.

Les commissaires n'ont aucune objection à accorder un certificat à M. Sherwood, dans ces conditions. La commission lui a fait observer, cependant, que pour pouvoir être nommé fonctionnaire permanent, il devra passer l'examen régulier, pour la subdivision B de la 2 division.

Il se présenta aux examens de la 2e division en mai 1915, mais il n'a pas réussi à obtenir le nombre de points requis. Il ne s'est pas présenté aux examens du mois de novembre dernier. Par conséquent, aux termes de la loi sur le personnel, M. Sherwood n'a pas les qualités requises pour obtenir de la commission du service civil le certificat dont il a besoin.

Il y a lieu d'ajouter pour la gouverne de l'Orateur et du greffier de la Chambre des communes que, par suite des derniers examens semestriels du mois de novembre 1915, il y avait un grand nombre de candidats absolument aptes à remplir les emplois de la subdivision B de la 2e division, et qu'on peut choisir le titulaire parmi eux. La commission du service civil serait bien aise que l'Orateur, ou le greffier, fît un choix dans la liste des candidats heureux. En tout cas, la personne choisie sera soumise au stage ordinaire de six mois, afin de permettre à ceux qui doivent rendre compte de l'ouvrage à faire de s'assurer si elle a les capacités requises pour remplir cet emploi.

Bien à vous,
(Signé): Wm. Foran,
Secrétaire.

Je désire que le ministre des Finances n'oublie pas qu'il s'agit d'un emploi dans la subdivision B de la 2e division. Il ressort clairement de cette lettre que ce jeune homme n'a pas droit à cet emploi; il n'a pas obtenu le nombre de points requis, et la commission du service civil ne le recommandera pas, par conséquent. Sous le régime de la loi, elle ne peut pas donner à M. Sherwood le certificat dont il a besoin. A quoi bon faire des examens si ce n'est pour choisir les titulaires des emplois comme celui-ci? Même si M. Sherwood avait réussi aux examens, il ne pourrait toucher que des appointements annuels de $800.

Mais étant donné qu'il n'a pas les aptitudes requises, le Gouvernement ne se propose pas moins, à l'aide de ce crédit du budget, de lui donner un traitement de $1,600 par année, et de le mettre au-dessus de personnes qui ont subi leurs examens et qui ne pourraient recevoir que $800, si elles étaient appelées à cet emploi. Cela est évidemment injuste. L'incident m'a été signalé par des employés publics, complètement étrangers à la Chambre des communes et appartenant à d'autres départements, qui ont fait observer combien il est injuste de donner à quelqu'un le pas sur d'autres qui ont quinze à seize ans de service et qui ont subi leurs examens, et de lui attribuer des appointements plus élevés que ceux qu'ils pourraient recevoir, s'ils étaient appelés au même poste. Je suis convaincu que le ministre des Finances et le ministre du Commerce n'étaient pas au courant des circonstances lorsque le conseil a approuvé ce crédit; autrement, ils ne l'auraient pas laissé inscrire au budget, non plus que le premier ministre.

En outre, ce jeune homme tient un établissement de commerce très prospère dans la rue Sparks. Si l'on passe dans cette rue, entre les rues Elgin et Metcalfe, on verra au n° 65 un joli magasin dont il est propriétaire—un établissement de commerce florissant. Il ne se fait pas scrupule de

déclarer qu'il n'aurait pas accepté cet emploi, s'il avait dû renoncer à son commerce. Pouvant mettre $1,600 de plus, par année, dans sa poche, il pense naturellement qu'il n'y a pas lieu de s'y refuser. Je ne l'en blâme pas beaucoup. Néanmoins, il n'en est pas moins vrai que d'autres, qui ont réussi dans leurs examens seraient bien aises d'accepter cet emploi à $800.

L'hon. M. REID: Quel est son commerce?

M. TURRIFF: Il vend des articles à l'usage des photographes au n° 65 de la rue Sparks.

L'hon. M. REID: Ce magasin n'est-il pas celui de son père?

M. TURRIFF: Non. Consultez la liste des abonnés de la compagnie du téléphone et vous y verrez: H. Crossley Sherwood, articles pour photographes. C'est l'établissement de ce jeune homme.

Pourquoi lui donne-t-on le double des appointements ordinaires, lorsqu'il n'a pas même réussi dans ses examens? La seule raison que je puisse trouver—et j'en juge par ce que je connais de la manière dont ont lieu les nominations—c'est que le représentant d'Ottawa y tient mordicus. Pourquoi? Parce que le père de ce jeune homme est le secrétaire de l'association conservatrice de la ville d'Ottawa. Ce secrétaire est un poste honoraire et je ne trouve pas à redire à ce qu'on l'occupe; mais le ministre des Finances, qui nous a prêché l'économie au cours de cette session ne devrait pas tolérer cela dans un temps où nous devrions économiser. Certes, les membres du ministère ne devaient pas être au courant de la situation, lorsqu'ils ont inscrit ce crédit au budget. L'affaire a peu d'importance, j'en conviens; il s'agit de payer $1,600 par année, au lieu de $800. Mais il s'agit aussi de pousser quelqu'un au-dessus d'autres personnes, qui font partie de l'administration fédérale depuis des années. S'il est une chose qui porte préjudice au personnel administratif et qui cause des embarras et du mécontentement, c'est une conduite comme celle-là.

Ce jeune homme écrit à l'Orateur, et à la façon dont il indique comment on devra s'y prendre pour le nommer, on dirait que le Gouvernement, c'est lui. Après avoir fait voir que l'article 21 n'autorise point sa nomination, il ajoute qu'il n'est d'autre moyen de le nommer que celui qu'il suggère.

M. SINCLAIR: En quoi l'article 21 entravait-il sa nomination?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: En ce qu'il a trait à la nomination aux emplois professionnels.

M. TURRIFF: Ce jeune homme n'a pas d'aptitudes spéciales, ainsi que je le démontrerai, à moins que ce ne soit en ce qui concerne sa propre nomination. Je crois qu'à cet égard on peut le ranger parmi les spécialistes. J'ai sous les yeux une lettre du greffier de la Chambre à M. l'Orateur; j'y relève les passages suivants:

Vous m'avez chargé en janvier dernier de prendre les mesures nécessaires en vue de la nomination de M. Sherwood, et j'ai immédiatement écrit à la commission du service civil qui m'a répondu. Les lettres sont annexées à la présente.

Cette correspondance fait voir que l'emploi dont il s'agit étant de deuxième division, subdivision B, M. Sherwood ne peut être nommé avant d'avoir obtenu le certificat d'aptitudes prescrit par la loi, et s'il est capable de remplir les conditions que la loi impose à cet égard, les commissaires lui décerneront volontiers ce certificat.

Ayant lu attentivement la lettre que M. Sherwood vous a écrite, je dois faire observer que ce monsieur ne peut être nommé en vertu de l'art. 21, car l'emploi n'exige point de connaissances professionnelles, techniques ou autrement spéciales, et je ne saurais faire de rapport au contraire. Il en est de cet emploi comme de la plupart des autres emplois de commis de la Chambre, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire, pour y être nommé, de posséder d'aptitudes professionnells, techniques ou autrement spéciales.

Cela étant, M. Sherwood ne peut être nommé en vertu de l'article 21.

La nomination de M. Glazier au poste de secrétaire du comité de l'agriculture, nomination à laquelle il est fait allusion...

M. Sherwood y fait allusion dans sa lettre à M. l'Orateur.

...ne peut être invoquée à titre de précédent. C'est en qualité d'agriculteur pratique et expérimenté que M. Glazier fut, en février 1911, nommé à la demande expresse du comité qui voulait que son secrétaire fût un cultivateur d'expérience; et c'est comme tel que M. Glazier obtint son certificat de la commission du service civil.

C'est-à-dire qu'il passa son examen.

Dans le rapport que je fis alors à M. l'Orateur, je disais "que les connaissances et les aptitudes requises pour le bon accomplissement des devoirs de sa charge sont en partie professionnels, en partie techniques et autrement spéciales et que M. Glazier est tout particulièrement apte à remplir cet emploi, vu qu'il a lui-ment à la nomination de M. Sherwood, mais il importe qu'elle se fasse de façon irréprochable Le certificat de la commission du service civil étant dans le même sens.

Si M. Sherwood doit être nommé en vertu de la loi du service civil, je ne vois pas que nous puissions nous dispenser d'obtenir le certificat d'aptitudes pour l'emploi en question. Je n'ai pas soumis le cas au légiste parlementaire, mais je ferai respectueusement observer à Vo-

tre Honneur qu'il y aurait lieu, avant d'aller plus loin, de lui remettre la correspondance pour qu'il l'examine. Je ne m'oppose nullement à la nomination de Sherwood, mais il importe qu'elle se fasse de façon irréprochable au point de vue légal. Agir autrement provoquerait une multitude d'embarras.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
T. B. Flint,
Greffier de la Chambre des communes.

C'était le 14 février dernier. Le 16, sans tenir compte de cet avis-là, M. l'Orateur écrivait au greffier, M. Flint:

A monsieur T. B. Flint,
Greffier de la Chambre des communes,
Ottawa.
(Affaire Sherwood.)

Cher monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 14 courant et je vous remercie des renseignements que vous m'y donnez.

Auriez-vous l'obligeance d'écrire au ministre des Finances pour lui faire savoir que je désire nommer M. H. C. Sherwood sous-greffier des Ordres et Archives de la Chambre des communes aux appointements de $1,600 par année et que cette nomination se fasse en vertu d'une disposition particulière de la loi des subsides?

Veuillez, s'il vous plaît, voir à ce sujet M. King, chef du service des procès-verbaux et archives et le prier de faire en sorte que cette nomination ait lieu comme susdit, et vous obligerez

Votre bien dévoué,
Albert Sévigny.

La proposition formulée par le chef de service à l'intention de la Chambre, portait sur un emploi de commis de la 2e division, subdivision B; or, telle qu'elle est soumise à la Chambre, elle à trait à un emploi de la 2e division, subdivision A. Je ne sais où l'erreur a été commise, si toutefois erreur il y a. On cherche évidemment à doubler le chiffre des appointements de ce jeune homme, bien qu'il n'ait point passé d'examen. C'est d'une effronterie sans pareille.

Après avoir reçu la lettre de l'Orateur, le greffier de la Chambre écrivait au ministre des Finances:

Cher sir Thomas,

Je suis chargé par monsieur l'Orateur de vous faire part de son désir en ce qui concerne la nomination d'un sous-greffier des ordres et archives de la Chambre des communes.

Il aimerait que M. H. C. Sherwood, d'Ottawa, fût nommé à cet emploi avec $1,600 d'appointements annuels et que cette nomination eût lieu en vertu d'une disposition particulière de la loi des subsides. L'emploi est de la 2e division, subdivision B.

Il y a un comité, je crois, pour faire ces nominations. Le dernier comité se composait de M. Adam Shortt, commissaire du service civil, de l'Orateur et de sir George Perley. A la page 273 de la liste du service civil de 1915, se trouve la note suivante: "Vacance, 2-B, sous-greffier dans le bureau des procès-verbaux". Le comité émit l'avis de faire une nomination, et comme il n'y avait pas de vacance dans le personnel de la Chambre des communes, subdivision A de la 2e division, la Chambre, à mon sens, n'avait pas le droit de nommer un commis à la subdivision A sans une motion ou un décret en Conseil privé. Une motion comme celle-là demandait au préalable, je le répète, ou une motion de la Chambre ou un décret. Parce que le jeune homme en question a quelque influence politique, ou fait fi des règlements, ou mécontente tout le personnel et on fait payer au pays $800 qu'il n'a pas à payer, surtout dans les circonstances actuelles et après les appels à l'économie du ministre des Finances. Après ces révélations, il me semble que le ministre des Finances et le ministre du Commerce devraient s'interposer et faire biffer cet item. J'ai plus confiance, en une affaire pareille, de persuader le ministre du Commerce et le ministre des Finances plus facilement que quelques-uns de ses collègues Je ne comprends pas comment on a pu changer de la subdivision B à la subdivision A. Je ferai remarquer de plus au ministre des Finances que puisqu'on va proroger les Chambres demain, ce commis n'aura absolument rien à faire pour six ou huit mois. Pour ces motifs, dans l'intérêt de l'administration et de la nation en général, je propose qu'on élimine ce crédit.

L'hon. M. ROGERS: Le crédit en discussion semble beaucoup inquiéter mon honorable ami. Je ne répondrai pas par une dissertation sur le traitement des employés fédéraux à Ottawa et ailleurs. Le seul commentaire que je me permettrai très respectueusement de faire sur ce que dit mon honorable ami de la manière dont le Gouvernement du jour a traité les employés nommés par ses prédécesseurs, c'est qu'il ajoute l'insulte à l'outrage.

L'honorable député a protesté longuement contre les appointements de $1,600 qu'on veut donner à M. Sherwood dans la position qu'il remplit aujourd'hui. La position est très importante et exige de son titulaire des connaisasnces spéciales.

Depuis quatre ans, M. Sherwood remplit temporairement ces fonctinos à la satisfaction des autres membres du bureau et de toute la députation, je pense.

Mon honorable ami voit dans cette nomination une intervention politique; mais M. Sherwood n'a pas eu à se servir d'influence politique; ses aptitudes pour cette charge justifient amplement la proposition de l'Orateur au ministre des Finances d'inscrire

ce crédit au budget supplémentaire. Pour motiver la proposition de l'Orateur, je n'ai rien de mieux à faire que de lire la lettre de M. Colwell, le chef du service, et depuis quatre ans le chef de M. Sherwood. C'est ce billet de M. Colwell qui paraît avoir décidé l'Orateur à proposer la nomination.

M. TURRIFF: Je ne vois pas de trace de cette lettre dans les documents déposés.

L'hon. M. ROGERS: Je n'ai pas consulté les documents déposés, mais j'ai ici une lettre de M. Charles S. Colwell.

M. TURRIFF: On l'a retirée du dossier.

L'hon. M. ROGERS: Elle est adressée à M. l'Orateur et se trouve datée du 6 mars; en voici le texte:

L'hon. Albert Sévigny,
Orateur, Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur l'Orateur,

Pour me rendre à votre récente demande de renseignements sur les capacités de M. H. Crossley Sherwood qui demande à se faire nommer à titre permanent à la Chambre des communes, c'est avec un grand plaisir que je soumets à votre considération les renseignements suivants:

M. Sherwood, sur ma proposition et avec l'assentiment de M. l'Orateur et du greffier de la Chambre, a été employé dans le bureau des procès-verbaux durant les trois dernières sessions; et il a toujours donné la plus entière satisfaction. A ma demande, M. Sherwood a repris son poste pour cette session jusqu'à ce qu'on nomme en permanence un autre aussi recommandable.

Tout le temps que j'ai eu M. Sherwood dans mon bureau à titre de commis temporaire, il s'est toujours montré capable, travailleur, affable et toujours anxieux de se perfectionner. Je considère que M. Sherwood est un jeune homme de talents exceptionnels et d'une habileté et d'un tact assez rares; on peut s'attendre, je crois, à ce qu'il réussisse dans toute entreprise à laquelle il s'appliquera, soit dans le service public soit dans le commerce.

Si M. Sherwood avait la bonne fortune d'être nommé permanemment sous-greffier du Journal et des Archives, et s'il décide de rester à l'emploi de l'Etat, je n'ai aucun doute qu'avec ses talents naturels et l'expérience qu'il a acquise, il se mettra, avant longtemps—quelques années à peine—en état de connaître suffisamment les nombreuses fonctions du bureau de façon à pouvoir me remplacer avec avantage lorsque les années m'obligeront de me retirer de la vie publique.

Les fonctions qui relèvent de la division du Journal et des Archives sont assez compliquées, et leur nature exige réellement des connaissances spéciales et techniques. Les "pouvoirs" et ceux qui doivent s'y intéresser ne reconnaissent ni n'apprécient pas toujours ce fait ainsi qu'il doit l'être. Aucun homme, jeune ou âgé, quelles que soient ses aptitudes, ne peut se mettre en état d'expédier convenablement la besogne du bureau, sans aide extérieure, avant d'avoir acquis véritablement l'expérience voulue, grâce à une application sérieuse à son travail durant plusieurs années.

La division du Journal et des Archives constitue l'un des anneaux les plus importants de la chaîne qui unit tous les fonctionnaires du service de la Chambre des communes. C'est la conclusion à laquelle j'en arrive et qui est le résultat de mes quinze années d'expérience personnelle dans cette division du service et qu'on peut aisément corroborer.

Confiant, monsieur l'Orateur, que ce que je vous écris pourra aider quelque peu M. Sherwood dans ses efforts pour obtenir une position permanente dans le service de la Chambre des communes,

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,
Ch. F. Colwell,
Chef de la division du
Journal et des Archives.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela est-il écrit par son supérieur?

L'hon. M. ROGERS: Par celui qui, à ce temps-là, était le chef du département et qu'on a remercié depuis de ses services temporairement et que, en ce qui me concerne, j'espère voir remercié de ses services pour toujours.

M. PROULX: Etait-ce parce qu'il avait écrit cette lettre?

L'hon. M. ROGERS: Non, c'était parce qu'il avait écrit le discours prononcé par mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff).

M. TURRIFF: C'est faux.

L'hon. M. ROGERS: Parce que j'ai par devers moi un mémoire préparé par M. Colwell et qui contient tous les faits ainsi que l'histoire de la lettre que M. Sherwood a écrite et tous les faits qui s'y rattachent. Il semble que mon honorable ami s'est rendu régulièrement au bureau de M. Colwell durant la session; il a pu s'assurer l'aide de ce dernier pour inscrire au Feuilleton de temps à autres certaines demandes de dépôt de documents. Je ne désire aucunement entrer dans les détails. M. Colwell a admis à M. l'Orateur qu'il a écrit certains mémoires dont je n'imposerai pas la lecture à la Chambre, parce qu'en les lisant, je ne ferais que mentionner des questions que je juge indignes de l'attention de la Chambre. Donc, tout ce que j'ai à dire, c'est que nous avons évidemment eu une bonne fortune, à l'estime de M. Colwell, de nous assurer les services d'un homme possédant aussi éminement les aptitudes requises pour remplir cette fonction; et si cette dernière est remplie aussi bien que M. Colwell prétend qu'elle le sera, par M. Sherwood, alors $1,600 par année représentent des appointements très raisonnables. Je puis dire que lorsqu'il fut nommé, il y a quelques années, M. Colwell a commencé immédiatement à

exercer la même fonction, sous le règne des honorables membres de la gauche, aux appointements de $1,800.

M. TURRIFF: En qualité de chef du bureau?

L'hon. M. ROGERS: Oui, mais il a commencé à ces appointements, et il ne possédait pas alors ces aptitudes et cette expérience que M. Sherwood a apparemment, aujourd'hui. Je ne crois pas que mon honorable ami ait bien raison de se plaindre et de prendre le temps de la Chambre en soulevant une question aussi insignifiante, parce que je suis certain que le dossier de la présente administration s'impose hautement—du moins, il devrait en être ainsi—à l'estime des honorables membres de la gauche, pour la façon dont nous avons respecté les nominations qu'ils ont faites soit à Ottawa soit partout ailleurs. C'est là un état de choses que je désapprouve moi-même, et je l'avoue en toute sincérité, dans cette Chambre. Si nous devons avoir en retour de ce dossier l'insulte ajoutée à l'injure, en ce qui me concerne, je m'efforcerai, avec le peu d'énergie que je possède, de remédier à cette situation en destituant une foule de fonctionnaires que nous avons, soit à Ottawa soit ailleurs, et qui consacrent 90 p. 100 de leur temps—ainsi que M. Colwell l'a fait —à des affaires politiques plutôt qu'aux fonctions auxquelles ils sont nommés. Je crois donc que les honorables membres de la gauche n'ont aucun motif de se plaindre.

M. TURRIFF: Je crois qu'il n'est que juste pour moi, à l'endroit de M. Colwell, de dire que mon attention a été appelée sur cette question par une demi-douzaine de fonctionnaires publics complètement en dehors de cette Chambre, et que je me suis adressé à M. Colwell, à seule fin de me renseigner, ainsi que je me serais adressé à tout autre commis en chef ou à tout sous-ministre, si j'avais eu besoin de me procurer un renseignement quelconque concernant leurs départements. Il est absolument injuste à l'endroit de M. Colwell qu'on l'ait suspendu de ses fonctions et qu'on se propose de le remercier de ses services, ainsi que mon honorable ami le laisse entendre, s'il peut réussir à en arriver là, sous le prétexte qu'il m'a fourni un renseignement, parce qu'il ne m'a pas fourni les renseignements que j'ai été moi-même lui demander, à son bureau.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je regrette de dire que l'honorable ministre des Travaux publics a accueilli les observations très naturelles présentées à la Chambre par l'honorable député d'Assiniboïa, d'une manière que j'espère il regrettera, après y avoir réfléchi. Il est inutile de chicaner ainsi. Lorsque le ministre insinue que l'ancien gouvernement n'a pas fait les nominations de fonctionaires publics, en suivant les formalités exigées par la loi, je lui répondrai en lui rappelant la manière dont des milliers de fonctionnaires publics ont été renvoyés de certains ministères par le Gouvernement actuel. Je ferai une offre à mon honorable ami à ce sujet. Nous avons une loi sur le personnel. Je demande seulement que cette loi soit observée envers et contre le personnel. Est-il prêt à faire autre chose? Ne croit-il pas que cette offre est raisonnable? Ne croit-il pas que les nominations devraient être faites conformément à la loi que nous avons posée à ce sujet.

Cette nomination est une exception à la loi sur le personnel. Elle a été faite à la demande de monsieur l'Orateur, et j'appelle l'attention de la Chambre sur la manière dont elle a été faite. Voici une lettre adressée par monsieur l'Orateur à M. Flint, greffier de la Chambre. Elle a déjà été lue, mais je la lirai de nouveau, parce qu'elle renferme tout le germe de la difficulté:

Affaire H. C. Sherwood.

Cher monsieur,

J'ai reçu votre lettre du 14 courant et je vous remercie des renseignements que vous m'y donnez.

Auriez-vous l'obligeance d'écrire au ministre des Finances pour lui faire savoir que je désire nommer M. H. C. Sherwood sous-greffier des Ordres et Archives de la Chambre des communes aux appointements de $1,600 par année, et que cette nomination se fasse en vertu d'une disposition particulière de la loi des subsides?

Pourquoi M. l'Orateur demande-t-il une nomination de ce genre et demande-t-il un crédit spécial du Parlement?

Pourquoi? Simplement parce que cette personne n'a pas les qualités exigées par la loi du service civil. Personne ne met en doute ses capacités. M. Colwell lui-même lui a donné un bon certificat, et ce certificat autorisait l'Orateur à proposer sa nomination. Mais il y a une condition attachée à des nominations de ce genre; c'est que le candidat proposé à un emploi possède les qualités requises par la loi.

La loi a été votée en 1908, avec le concours des deux partis dans la Chambre pour mettre fin, ainsi qu'on se le proposait, et avec raison, je crois, au système de favoritisme politique dans les nominations. Cette loi exige que tout candidat, avant d'être nommé à un emploi, doit subir un

examen. Cette règle est-elle juste ou non? N'est-il pas raisonnable qu'un candidat à un emploi dans le service public démontre, en passant un examen, qu'il est compétent à servir le pays?

M. Colwell a écrit cette lettre le 26 mars. Je ne connais pas les circonstances dans lesquelles il l'a écrite. M. Colwell voulait évidemment être agréable à M. l'Orateur. Celui-ci désirait que ce jeune homme fût nommé. Je ne cherche pas à connaître les circonstances. On a dit qu'il est fils de l'un des directeurs de l'Association conservatrice de la ville d'Ottawa. Cela importe peu, s'il avait les titres à cet emploi. On dit qu'il est intelligent. Mon honorable ami dit qu'il est aussi dans les affaires. Il a évidemment porté plus d'attention aux affaires qu'à l'étude, parce qu'il savait que pour obtenir cet emploi dans le service public il lui fallait subir les examens requis par la loi sur le personnel, et il a essayé, mais n'a pas réussi. S'il voulait être nommé à cet emploi, il aurait dû, après avoir failli une fois aux examens, se mettre à l'étude, —on dit qu'il est intelligent—acquérir les connaissances suffisantes, et se présenter de nouveau devant la commission du service civil.

Mais aujourd'hui, après que ce jeune homme a échoué dans ses examens, après que la commission du service civil a déclaré qu'elle ne pouvait pas lui donner le certificat nécessaire à l'Orateur pour le nommer, il vient froidement demander au Parlement de le nommer, en passant outre à la loi. Je le demande, quelle bonne réponse peut-on faire à l'observation de l'honorable député d'Assiniboïa que ce n'est pas le moyen d'améliorer le service public. Comment comprendre qu'on puisse laisser de côté la loi du service civil, et que, pour une raison ou pour une autre, on puisse se mettre au-dessus de cette loi et obtenir un emploi du parti au pouvoir. Quelqu'un peut-il dire que cela est de nature à rehausser la réputation du personnel ou aider à la bonne administration du pays?

Au cours de la présente session, mon honorable ami le ministre du Commerce et de l'Industrie a parlé avec beaucoup de force du mal qui résulte d'une injuste distribution des faveurs ministérielles. Rien de plus charmant que ce qu'il en a dit. Ceci en est un exemple. Mon honorable ami peut-il justifier cette nomination faite positivement au mépris de la loi? J'espère que mon honorable ami ne voudra pas défendre une pareille conduite.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le très honorable député me dira-t-il si, de 1908 à 1911, aucun fonctionnaire, sous son administration, n'a été nommé dans ses prévisions budgétaires, tout comme l'est celui-ci dans les nôtres?

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur. . .

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je viens de poser une question à mon honorable ami. Il assure que c'est une violation des lois de nommer un fonctionnaire par le moyen du budget. De nouveau, je demande à mon honorable ami si, de 1908 à 1911, ce mode de nomination n'a pas été employé à l'égard de quelques fonctionnaires.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Je ne saurais dire dans le moment.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Moi, je peux le faire.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Supposons-le. Supposons qu'il a été fait alors plusieurs nominations de cette manière. Certains employés des douanes ou autres ont été nommés de cette façon; mais, dans le cas actuel, il s'agit de quelqu'un qui, n'ayant pas réussi dans ses examens, cherche à éluder les dispositions de la loi sur le personnel. Je ne crois pas que des nominations aient été faites dans de pareilles circonstances par l'ancien gouvernement. Il se peut que je fasse erreur; mais mon honorable ami doit avoir quelque chose à l'idée. A mon tour, je lui ferai une question: parce que nous aurions commis une faute quand nous étions au pouvoir, juge-t-il louable cette même faute de la part du Gouvernement actuel? Est-ce là ce qu'il disait en 1911 aux électeurs de ce pays? Où cela nous mènerait-il si, arrivé au pouvoir, un parti se contentait de dire à ceux qui lui rappelleraient ses promesses: Vous avez fait de même. Je ne crois pas que le gouvernement précédent ait nommé personne dans des circonstances analogues à celles qui entourent cette nomination. A vrai dire, je n'en sais trop rien, car ce qui s'est passé de 1908 à 1911 est loin de ma mémoire. Si mon honorable ami a connaissance de quelque chose de ce genre, je serai heureux de l'apprendre.

Au reste, quand même nous aurions fait comme il l'insinue—ce que je ne crois pas —est-ce que ce serait pour le Gouvernement du jour un précédent à invoquer, une justification de ce qu'il fait présentement. Respectons la loi ou abolissons-la. Pour que

les affaires de ce pays soient convenablement administrées, il faut, chacun le reconnaît, que nous ayons un bon service, et c'est ce que personne ne niera. Mon honorable ami sera le premier à l'admettre. Nous avons une loi sur le personnel, observons-la. Il peut se présenter des circonstances qui justifient un manquement aux lois. Je ne suis pas assez sûr de moi ni assez dogmatique pour dire qu'il n'y aura aucune exception, mais il faut que les circonstances autorisent la chose et, dans le cas actuel, ces circonstances font absolument défaut. C'est une violation des règles de l'administration, la violation d'une loi du Parlement. Quand on considère que cet homme a, sans y réussir, tenté de se mettre en règle avec la loi et qu'il ne veut pas recommencer, je dis que rien absolument ne justifie une telle nomination.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Comme plusieurs d'entre nous, mon très honorable ami manque de mesure, parfois, et c'est ce qu'il fait aujourd'hui. Il prétend que le Gouvernement commet une irrégularité en insérant le nom de cet homme au budget; mais il est dans une profonde erreur. Il est présentement donné tout son effort à la loi du service civil. Il serait impossible de nommer cet homme à la charge qu'il occupe sans l'autorisation du Parlement. Si donc la Chambre donne son approbation à ce crédit, la loi sur le personnel se trouve abrogée quant à cela, mais c'est que le Parlement y aura consenti. C'est pourquoi je ne saurais être d'opinion qu'une irrégularité soit commise. C'est un cas exceptionnel qui se présente, le cas d'une personne absolument compétente, mais incapable, je le présume, de passer un examen. Ce qui a été fait ici a eu lieu cinquante ou cent fois depuis 1908, à savoir que, dans le cas d'un individu ayant les aptitudes qu'il faut pour un emploi, mais qui ne peut subir avec succès l'examen du service civil, il est fait de fois à autre une exception et l'on insère son nom dans le budget. Je dirai bien que je ne connais pas cet homme.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Moi non plus.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Mon honorable ami a parlé de lettres échangées entre l'Orateur et moi. Celui-ci décide du choix à faire de la personne qu'il juge en état de remplir telle ou telle charge. Il est à présumer qu'il a fait un examen de cette affaire, ou encore le comité de régie interne. La chose est soumise au ministre des Finances, qui en fait une mention au budget et elle est ensuite examinée par le conseil de la trésorerie et par le cabinet.

Il s'agit de savoir si l'individu en question possède les aptitudes voulues, s'il a acquis quelque expérience au bureau. D'après la lettre du chef du département, lettre dont le ministre des Travaux publics a donné lecture, cet employé est doué de toutes les aptitudes voulues pour cette charge. Le traitement annuel est de $1,600.

A en juger d'après le ton et l'attitude de l'honorable député d'Assiniboïa, en amenant cette question sur le tapis, on dirait qu'il s'agit d'une question d'importance internationale et non pas de la nomination d'un commis à $1,600 à une charge qui demande de l'habileté et de l'expérience. La loi du service public, tout en remplissant un but utile pour la grande majorité des nominations aux fonctions publiques, est inflexible à l'extrême. Aux yeux des esprits même les moins avertis, il est évident que l'administration se trouve souvent dans l'impuissance de faire entrer dans les cadres certains hommes doués des aptitudes voulues, parce qu'ils ne sauraient subir avec succès l'épreuve de l'examen sur des matières de concours académiques. L'autre jour, on m'a fait observer qu'un messager de premier ordre—et il est difficile d'en obtenir aujourd'hui—s'est vu refuser l'admission au service parce qu'il n'avait pas réussi à faire une division au long. Je me demande si mon très honorable ami, le chef de l'opposition, réussirait à l'épreuve de l'examen où cet aspirant messager a échoué. Cet aspirant n'a pu obtenir l'emploi de messager, parce qu'il n'a pas réussi à diviser 5,685 par 334.

L'hon. M. LEMIEUX: Aurait-il pu faire une soustraction?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je doute fort que mon honorable ami puisse subir avec succès pareil examen. Je me demande si ces honorables députés pourraient justifier de leurs aptitudes pour la 2e division. Je doute fort que les honorables députés de la gauche, même mon très honorable ami le chef de l'opposition, puissent subir avec succès l'examen d'inscription. Ils le pouvaient faire une fois, mais ils ne subiraient pas l'épreuve avec succès aujourd'hui même. Si je cite le fait en question, c'est afin de faire voir combien le service administratif souffre de l'interprétation judaïque du texte de la loi. Cette loi est sans doute utile et il importe de respecter l'ordinaire

ses dispositions; mais si on interprète littéralement toutes les dispositions de cette loi, sans y apporter de dérogation, comme dans l'affaire en question, le service administratif en souffrirait, bien loin d'en bénéficier. On empêcherait ainsi l'admission de titulaires qui ne réussiraient pas à subir l'épreuve du concours, bien que possédant toutes les aptitudes voulues pour les fonctions en question. Uu homme d'affaires qui a besoin d'un commis pour son bureau ne le soumet pas à une épreuve comme celle que lui imposent les commissaires des services administratifs.

Il s'informe de façon générale de l'instruction que possède ce commis, puis il juge par là s'il a les aptitudes voulues pour cet emploi. Tout en formulant ces observations à l'égard des dérogations à la loi de l'administration publique, je dois l'avouer, cette loi est de la plus haute importance, mais une trop stricte interprétation du texte qui en exclurait toute dérogation me semblerait préjudiciable plutôt qu'avantageuse à l'intérêt public, et bien que, pour le moment, je n'aie souvenance d'aucun fait précis, il me serait facile de citer pour la période de 1908 à 1911, une cinquantaine de nominations de titulaires qui ont figuré au budget de mon très honorable ami, bien qu'ils n'aient pas subi l'examen prescrit par la loi en question. Le chef de l'opposition nous a exposé aujourd'hui la théorie de droit commun, l'interprétation littérale du texte du statut. Je le sais, il partage l'admiration que je professe à l'endroit d'Abraham Lincoln. Je soumets à son examen un passage d'une lettre qu'Abraham Lincoln adressa jadis à un de ses officiers de l'armée du Nord, en faveur d'un jeune officier auquel il désirait donner de l'avancement. Voici à peu près ce qu'il dit dans cette lettre à l'officier commandant: "Je désire, si faire se peut, que vous envisagiez d'un œil favorable l'avancement de cet officier à tel grade. . . . . abstraction faite de la question de savoir s'il peut dire la nuance des cheveux de César." Dans sa pensée intime, il voulait que ce jeune homme fut nommé à cet emploi d'après ses états de service; seulement il ne voulait pas qu'on l'empêchât d'obtenir cet emploi, parce qu'il n'aurait pas subi avec succès un examen sur l'histoire militaire des Romains.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: On dit que César portait une perruque.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Il n'avait qu'une chevelure bien touffue.

M. PROULX: Il est un aspect de la question que ni le ministre des Finances (sir Thomas White) ni le ministre des Travaux publics (M. Rogers) n'ont abordé. Mon honorable collègue d'Assiniboïa (M. Turriff) dit que, d'après la loi du service public, cette nomination figure dans la classe 2B où le traitement minimum est de $800 et le maximum $1,600. On l'a porté dans la classe 2A. J'ignore qui est responsable de cette modification; mais cet employé touche $800 de plus qu'il ne devrait recevoir.

Quand on nous dit que de pauvres messagers payés seulement $500, ne peuvent pas obtenir d'augmentation pour leur permettre d'aider leur famille, bien qu'ils soient employés tout le long de l'année, un homme qui a une occupation en ville est nommé avec un traitement de $1,600 au lieu de $800. Alors que l'on fait une nomination semblable de pauvres gens sont affamés avec des appointements de $500 ou $600.

M. TURRIFF: L'honorable ministre des Travaux publics et l'honorable ministre des Finances ont beaucoup insisté sur la question qu'il s'agissait d'une nomination spéciale exigeant de la compétence et de l'habileté. Permettez-moi de relire encore à mes honorables amis, ce qu'a dit le greffier de la Chambre des communes qui sait ce que la position exige. Voici ce que M. Flint a dit à l'Orateur le 16 février:

> L'emploi n'exige pas une personne ayant des connaissances professionnelles ou techniques ou aucune capacité particulière, car comme la plupart des places de commis de la Chambre, c'est un simple emploi de commis n'exigeant absolument aucune habileté professionnelle ou technique.

Je n'ai rien à dire de plus.

M. l'ORATEUR: Il me sera permis de dire quelques mots à ce sujet. Il est vrai que M. Sherwood m'a été recommandé ainsi qu'au Gouvernement pour la position. On décrit au comité M. Sherwood comme étant un jeune homme; on serait porté à croire que c'est un garçon de quinze à seize ans.

M. DOUGLAS: C'est-à-dire un enfant.

M. l'ORATEUR: M. Sherwood est un homme marié; il a une famille qui demeure à Ottawa et les recommandations que j'ai reçues en sa faveur ne pourraient pas être meilleures. J'ai demandé quelques renseignements au greffier de la Chambre, à propos de sa nomination, et il est vrai que dans sa lettre du 14 février, le greffier de la Chambre m'a informé que M. Sherwood devrait obtenir un certificat de la commission du service civil. Cela a été mentionné par

l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), mais dans cette lettre du greffier de la Chambre, il y a aussi autre chose que l'honorable député a oublié de citer. Voici ce qu'a dit le greffier de la Chambre:

Si M. Sherwood doit être nommé en vertu de la loi du service civil, il n'y a aucun moyen que je connaisse par lequel il peut négliger d'obtenir le certificat d'aptitudes du service civil pour la position en question.

La seule autre méthode est celle qui est suggérée par lui, à savoir un acte législatif direct le nommant dans le bill des subsides à cet emploi et fixant son grade et son traitement après son insertion dans les subsides. C'est une question qui relève seulement de la juridiction du Gouvernement.

Cette méthode a été suivie dans un grand nombre de cas, non seulement durant cette session, mais dans d'autres et c'est celle que j'ai adoptée à cette occasion. M. Sherwood a reçu un très bon certificat de son chef, M. Colwell, qui l'a décrit comme un homme très capable et ayant les qualités requises. A l'ouverture de la session actuelle, quand M. Colwell a été malade, M. Sherwood a été responsable du bureau et il s'en est parfaitement tiré, il n'aurait pas pu mieux faire, d'après son chef, et il désire sa nomination à l'emploi.

Serait-il possible que M. Sherwood, qui remplit son devoir ici le matin, l'après-midi et le soir puisse se préparer pour l'examen du service civil? Je soumets cette considération à la Chambre et je pense que tout député qui désire être juste, admettra qu'il ne serait pas facile à M. Sherwood de se préparer à l'examen. L'Orateur est responsable de la bonne administration de ce département. Voici un homme qui est parfaitement compétent. Ses fonctions sont très, très importantes, comme on peut en juger par la lettre de M. Colwell, qui a été lue cet après-midi. S'il y a quelque erreur commise dans le travail de ce bureau, tout député peut attirer l'attention de la Chambre et jeter le blâme sur l'Orateur. Je demande à la Chambre si je n'ai pas été bien avisé de prier le gouvernement d'inscrire cette somme dans les crédits supplémentaires?

M. PROULX: Pourquoi le grade a-t-il été changé de la subdivision B de la 2e division à la subdivision A de la 2e division?

M. l'ORATEUR: Parce que c'est une position très importante et je crois que c'est une chose qui peut être décidée par les membres de la Chambre aussi bien que par la commission du service civil. J'estime que pour un homme marié qui a des enfants, spécialement dans ces temps pénibles, un traitement de $1,600 est très raisonnable pour une position quelconque.

[M. l'Orateur.]

M. PROULX: N'est-ce pas vrai qu'il ne travaille que pendant la session?

M. l'ORATEUR: Quand cette loi sera adoptée, il sera un fonctionnaire permanent et devra venir ici tous les jours.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous n'avons pas eu de réponse à la question demandant pourquoi, quand le greffier de la Chambre a dit que la seule position à laquelle M. Sherwood pourrait être nommé, était dans la subdivision B de la 2e division et quand M. l'Orateur a transmis cette requête au gouvernement, la classification a été changée par quelqu'un de la subdivision B en la subdivision A.

La conséquence, c'est que, au lieu que si M. Sherwood avait été nommé dans la subdivision B, son traitement n'aurait pu dépasser $1,600 sans qu'il eût à subir plus tard un examen et à se rendre apte à passer dans la classe supérieure, on se trouve de cette façon-là à le faire passer de la subdivision B à la subdivision A, de sorte que dès le début il touchera un traitement de $1,600 par année, traitement qui s'élèvera automatiquement à $2,100.

Ces explications n'ont pas été fournies à la Chambre; mais on aurait dû le faire. D'après la déclaration du greffier de la Chambre, il appert que l'on nomme M. Sherwood dans une classe où il n'y a pas de vacance, une classe où toutes les situations sont remplies; il est nommé à une situation plus élevée que celle désignée par monsieur l'Orateur.

Je ne trouve donc pas que la question soit aussi insignifiante que le ministre des Finances le donne à entendre, car il y a un principe qui est en jeu dans toute cette affaire. Il s'agit de savoir si nous allons respecter les dispositions de la loi sur le personnel administratif ou bien si n'importe quel individu qui possède des amis influents et qui désire obtenir une situation dans l'administration, pourra s'adresser à ces amis influents, faire inscrire son nom au budget et être nommé sans se mettre en peine de satisfaire aux exigences de la loi. Il me paraît souverainement injuste que l'on fasse débuter dans une classe supérieure et à un traitement annuel de $1,600, traitement auquel n'ont pu atteindre un grand nombre de fonctionnaires publics qui sont au service de l'Etat depuis des années, un jeune homme qui a été incapable de subir les examens du personnel qu'il aurait dû passer afin d'être en état d'occuper l'emploi de greffier du Journal de la Chambre.

Nous savons tous qu'il y a des centaines de commis, qui travaillent durant toute l'année et non pas seulement durant les quatre mois que durent une session et qui pourtant reçoivent des traitements de moins de $900 par année; ces employés possèdent plus de titres que M. Sherwood, mais ils ne peuvent changer de classe et faire augmenter leurs traitements, parce qu'ils ne sont pas capables de passer les examens d'aptitude. N'est-ce pas une circonstance propre à décourager ces employés, qu'un jeune homme qui n'est pas capable de satisfaire aux exigences de la loi sur le personnel, soit poussé dans une situation supérieure qui comporte un traitement annuel de $700 de plus que celui qu'ils reçoivent, sans compter que d'année en année ce traitement sera augmenté jusqu'au maximum de $2,100?

Une nomination comme celle-là est de nature à décourager des centaines de fonctionnaires publics qui ont subi des examens préliminaires, mais qui ne peuvent être promus et voir augmenter leur traitement de $900, sans subir de nouveaux examens et être proposés par leurs chefs de service.

Mon honorable ami le ministre des Travaux publics ne devrait pas menacer de ses foudres les fonctionnaires parce qu'il s'élève de leurs rangs quelques protestations au sujet de cette tentative de la part du Gouvernement de passer outre aux dispositions de la loi du service civil. Comment, voici un jeune homme qui a été au service de la Chambre comme commis temporaire et qui n'a pu passer les examens d'aptitude; pourtant, il recevra dès le début un traitement annuel de $1,600 pour quatre mois de travail dans le cours de l'année, car que l'on dise ce que l'on voudra, c'est là la situation.

Il ne travaillera donc au service de l'Etat que quatre mois par année, et le reste du temps, il sera libre de diriger la maison de commerce qu'il possède à Ottawa. Si l'on tient compte du temps qu'il sera obligé de consacrer à son travail parlementaire, il recevra à peu près le même traitement qu'un sous-ministre. Aux termes de la loi sur le personnel, un sous-ministre reçoit un traitement annuel de $5,000, mais il est obligé de consacrer tout son temps au service de l'Etat et d'assumer de lourdes responsabilités. Mais ce jeune homme qui vient d'entrer dans l'administration et qui ne consacrera que quatre mois dans l'année à l'exercice de ses fonctions, soit le quart à peu près du temps que travaille un sous-ministre, sera pour ainsi dire sur le même pied que ce dernier quant au traitement. Ce n'est pas là, suivant moi, une perspective très encourageante pour les fonctionnaires.

Je ne puis m'expliquer que le ministre du Commerce et de l'Industrie ait approuvé cette nomination. Au cours de la présente session, l'honorable ministre a fait sur les crédits des observations qui ont été chaudement approuvées par toute la population du Canada; tout de même, je le crains fort, sous le rapport du favoritisme politique, comme sous bien d'autres rapports d'ailleurs, le ministre du Commerce et de l'Industrie réserve ses éloquentes observations et ses arguments irrésistibles pour le bénéfice des membres de la Chambre et du public en général, au lieu d'en faire bénéficier ses collègues dans le cabinet; car nous sommes continuellement témoins que le Gouvernement soumet à la Chambre des propositions que le ministre du Commerce et de l'Industrie ne saurait approuver, s'il faut en juger d'après les discours qu'il prononce en cette enceinte. J'aimerais beaucoup à savoir si le ministre du Commerce et de l'Industrie approuve cette façon de faire fi des dispositions de la loi sur le personnel, de céder aux demandes de ceux qui possèdent de l'influence auprès du Gouvernement, approuve en un mot cette nomination que l'on veut faire en contravention de la loi du service civil. C'est certainement un pas de fait dans la voie des erreurs lamentables qu'on attribue au régime du favoritisme.

M. SINCLAIR: Je signalerai une réponse que j'ai reçue ici, au cours de la session actuelle, au sujet des incursions fréquentes que l'on fait dans le domaine de la loi sur le personnel. Cette réponse me paraît extraordinaire.

L'honorable ministre se rappelera que quand il s'est agi d'adopter la loi, en 1908, on a fait remarquer que le Gouvernement aurait besoin d'experts, aurait besoin, par exemple, d'ingénieurs éminents, étrangers au Canada, et qui seraient à son emploi pour quelque temps. Il était évident qu'on ne pourrait faire subir d'examens à ces gens-là. L'article 21 a été inséré dans l'acte pour permettre au Gouvernement au moyen de certaine procédure de nommer des hommes comme ceux-là. Au cours de la session actuelle, j'ai demandé combien il s'était fait de nominations dans les différents départements, en vertu de l'article 21, depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir, et l'on m'a répondu qu'il s'en était fait 220. C'est un nombre alarmant. On n'a pas nommé 220 experts, mais on a nommé plusieurs employés âgés de plus de

trente-cinq ans et que la loi du service civil défendait de nommer; on est arrivé à en nommer des douzaines et des vingtaines, en violation de la loi, en leur donnant le titre d'experts. Je demanderai au ministre des Finances d'étudier cette question. Si l'on veut que la loi du service civil soit efficace, il ne faut pas en ignorer les dispositions jusqu'à ce point.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si l'honorable député désire savoir jusqu'à quel point on a ignoré la loi sur le personnel, qu'il jette un regard sur les crédits du Gouvernement libéral depuis 1908, année où cette loi fut mise en vigueur, jusqu'à 1911, année où le Gouvernement actuel a pris la direction des affaires, il y trouvera nombre de cas de la nature de celui dont il s'agit maintenant.

M. SINCLAIR: Je ne parle pas du cas actuel.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier cette question de bien près, mais je signalerai, par exemple, l'item 319 du budget supplémentaire pour l'exercice terminé le 31 mars 1909. Voici ce que j'y trouve:

Nomination de F. X. Saucier comme commis de 2e classe à $1,200, à dater du 21 juillet 1908.

L'hon. M. REID: Dans quel département?

L'hon. sir THOMAS WHITE: A la Chambre des communes. Pourquoi fallait-il nommer M. Saucier? Je ne le connais pas, mais je pense bien qu'il avait les qualités requises pour occuper le poste qu'on lui a confié. Le chef de l'opposition—je regrette qu'il ne soit pas à son siège dans le moment— a mal agi, à ce sujet, s'il faut en croire ses partisans. Voilà un cas où l'on a fait une nomination à l'occasion du budget, tout comme il est arrivé au sujet de M. Sherwood. Je signalerai aussi le budget supplémentaire pour l'exercice terminé le 31 mars 1911.

L'hon. M. LEMIEUX: Si M. Saucier n'avait pas passé l'examen, l'item comprendrait les mots " nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil ".

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pas du tout. Que l'honorable député jette un regard sur les crédits maintenant à l'étude, il n'y trouvera pas ces mots, parce que cela va de soi.

L'hon. M. PUGSLEY: Sur l'avis du ministre de la Justice, le Gouvernement avait pris l'habitude d'ajouter ces mots. Quand ils n'y étaient pas, il était à présumer que l'employé n'avait pas passé l'examen.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela, le ministre de la Justice l'a sans doute conseillé, mais le Gouvernement ne l'a pas fait, il nommait, à son gré, des employés incapables de passer l'examen du service civil. Le budget supplémentaire de l'exercice terminé le 31 mars 1911 contient ce crédit:

Appointements de Mlle Kate Fraser, 3e division, subdivision B, $500.

Pourquoi un crédit spécial par rapport à Mlle Fraser? Pourquoi la désigner dans le budget et n'y pas désigner son emploi?

Voici un autre item, un item qui porte le n° 399:

Pour permettre de nommer dans le service intérieur, à Ottawa, les fonctionnaires suivants, qui sont actuellement dans le service extérieur à Victoria (C.-A.), depuis le 1er avril 1910:

W. B. McLaughlin, 2e division, subdivision A	$2,000
H. B. Dalby, 3e division, subdivision B.	1,000

Pourquoi a-t-on cru nécessaire de désigner spécialement ces fonctionnaires? Cela n'aurait pas été nécessaire si les dispositions de la loi du service civil ne les eussent pas empêchés d'être nommés à ces emplois.

L'hon. M. PUGSLEY: Une disposition spéciale de la loi du service civil pourvoit au transfert des fonctionnaires, du service extérieur au service intérieur.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pourvu que les dispositions de la loi du service civil soient observées. Mais ici, elles ne l'étaient pas, et c'est pour cette raison que les noms ont été mis spécialement dans le budget. Je ne blâme pas l'ancien gouvernement d'avoir agi ainsi, mais je maintiens que nous ne faisons actuellement que ce qui a été fait dans une multitude de circonstances, depuis que la loi du service civil est en vigueur.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami se trompe. S'il consulte les budgets de l'ancien gouvernement, il constatera que dans les rares cas où toutes les conditions exigées n'étaient pas remplies, on ajoutait toujours " nonobstant les dispositions de la loi du service civil."

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je n'ai aucun doute que, par suite de ses sympathies pour l'ancien gouvernement, mon honorable ami croit avoir raison. Mais il est absolument dans l'erreur. Une multitude de nominations ont été faites au moyen d'un

crédit inséré au budget et contrairement aux dispositions de la loi du service civil. Il n'y a aucun doute sur ce point, et le cas s'est présenté très souvent.

L'hon. M. LEMIEUX: L'honorable ministre est complètement dans l'erreur.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Nous aurons alors à convenir que nous sommes en désaccord, car je suis certain d'avoir raison. L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) dit que le budget fixe les appointements à $1,600 par année, au lieu de $800 et fait remarquer que le greffier de la Chambre a déclaré qu'il s'agissait d'une position dans la subdivision B, de la 2e division. Mon honorable ami remarquera que, dans le même paragraphe de la lettre, le greffier dit que l'Orateur désire nommer M. Sherwood à cet emploi, avec des appointements de $1,600 et demande que la nomination soit faite directement, sous l'empire de la loi des finances. Le greffier de la Chambre a évidemment commis une erreur, quant au classement, car les appointements de $1,600 sont ceux de la subdivision A et non pas B. La version exacte est celle qui est maintenant soumise au comité—2e division, subdivision A.

L'hon. M. PUGSLEY: Si M. Sherwood avait été nommé dans la subdivision B, il aurait pu toucher des appointements de $1,600. S'il entre dans la subdivision A de la 2e division, ses appointements augmenteront de plein droit, jusqu'à $2,100.

M. SINCLAIR: Le ministre des Finances n'a pas du tout répondu à mon objection. Je suppose que c'est parce qu'il ne peut pas mettre la faute sur le compte du gouvernement précédent.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quelle est l'objection de mon honorable ami?

M. SINCLAIR: C'est que, depuis 1911, plus de deux cents soi-disant experts ont été nommés sous l'empire de l'article 21 de la loi du service civil. La plupart de ces fonctionnaires ou prétendus experts, avaient dépassé l'âge fixé par la loi et c'est pourquoi on a eu recours à l'exception mentionnée dans l'article 21.

Les aspirants étaient incapables de passer l'examen ou étaient trop âgés. On a eu recours à l'article 21, contrairement à l'esprit de la loi, car cet article ne doit s'appliquer que dans les cas où les services d'un expert sont réellement requis. L'aspirant est exempté de l'examen, car c'est ordinairement un professeur, un ingénieur ou une personne possédant des aptitudes spéciales.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Il y a expert et expert, mais quel que soit celui qui est nommé, il ne peut pas l'être sans obtenir de la commission du service civil un certificat constatant que cette dernière le considère comme un expert.

M. SINCLAIR: Il faut aussi que sa nomination soit demandée par le Gouvernement.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: La commission du service civil doit certifier que l'aspirant possède des connaissances spéciales pour remplir l'emploi en question.

M. SINCLAIR: Il est possible que la commission soit aux ordres du Gouvernement; je n'en sais rien.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Je ne voudrais pas dire cela. Je crois que la commission du service civil a été, à tout prendre, assez juste. Je ne la crois pas portée envers le ministère. A vrai dire, la plainte que j'entends le plus souvent c'est qu'elle lui est plutôt hostile que favorable.

L'honorable M. PUGSLEY: Elle était hostile à l'ancien ministère.

L'hon. M. GRAHAM: A tous les ministères.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: C'est assez dans son rôle.

M. SINCLAIR: Je me rappelle que le ministre a donné un concours précieux lorsque la loi sur le personnel a été adoptée, en 1908. Après mûre réflexion, il a admis que ceux qui seraient appelés à des emplois dans le service intérieur ne devraient pas être âgés de plus de trente-cinq ans. Cependant s'il examine les nominations que le ministère dont il fait partie a faites, il s'apercevra que dans nombre de cas on a eu recours à l'article 21 pour faire entrer dans le service des personnes beaucoup plus âgées que trente-cinq ans. Je crois que cette limite d'âge est une bonne chose, parce que des personnes plus âgées seraient plus tard mises à la retraite et que leurs pensions accroîtraient le coût de l'administration. Je ne fais pas cette remarque dans un but politique, ni pour faire des reproches oiseux au ministère. Je désire seulement que le ministre du Commerce étudie la question et que, s'il y a des abus, il use de son influence, pour en empêcher la répétition l'an prochain.

L'hon. M. GRAHAM: Il est vrai que, du moment où la loi du service civil s'est appliquée, ceux qui avaient à choisir les employés de la Chambre des communes ont refusé de s'y soumettre. Si mes souvenirs sont fidèles, ils prétextaient qu'ils ne se souciaient pas d'appliquer la loi au corps des employés de la Chambre des communes, bien qu'elle fût excellente pour le reste du personnel. Je crois que M. Sherwood est un bon employé; tout ce que je lui ai donné à faire a été bien fait. Mais voici quelle est la situation:

Monsieur l'Orateur a proposé M. Sherwood contrairement aux dispositions de la loi sur le personnel. Si l'on s'était conformé à cette loi, un autre aurait été nommé—autant vaut reconnaître la vérité. Toutefois, le Parlement a approuvé cette manière d'agir, et a maintenu la décision de l'Orateur. J'espère qu'un jour, lorsque je proposerai un candidat à un emploi, le Parlement sera aussi coulant qu'il l'a été dans le présent cas et approuvera les nominations que je proposerai contrairement aux dispositions de la loi du service civil.

L'hon. sir GEORGE FOSTER: Tout dépendra des circonstances.

L'hon. M. GRAHAM: Sa conduite, je crois, dépendra surtout de celui qui présentera le candidat. Quant à la commission du service civil, le ministre intérimaire des Chemins de fer a, l'an dernier, donné le signal des attaques non seulement contre la loi, mais contre ceux qui l'appliquaient. Je suis d'avis que d'autres membres du ministère ont été infectés du même virus. Le ministre du Commerce se rappelle la scène qui s'est passée à la Chambre des communes et les événements qui l'ont précédée et suivie. En réalité, quelques membres du ministère n'aimaient pas la commission du service civil et n'avaient pas l'intention d'obéir à la loi. Ils auraient dû avoir le courage de l'abroger, s'ils n'avaient pas le dessein de lui obéir, ou même de faire semblant de s'y conformer. La loi a des duretés. Le présent cas a peu d'importance comparativement à un autre que je pourrais citer. Lorsque j'étais ministre, je n'ai pas pu nommer un messager parce qu'il ne pouvait pas subir les examens du service civil. C'était un jeune homme digne de confiance; je crois qu'il aurait pu faire des divisions par le procédé ordinaire, mais je ne suis pas certain qu'il aurait pu les faire par le procédé abrégé. Quoi qu'il en soit, il aurait fait un bon messager, mais la commission du personnel refusa catégoriquement de lui donner un certificat, et je ne poussai pas l'affaire plus loin. Il y a un autre cas. Un jeune homme, qui n'avait pas tout à fait l'âge que doivent avoir ceux qui se présentent aux examens, s'était enrôlé et il voulait subir les examens du service civil avant d'aller au camp. Il ne cherchait pas à obtenir son certificat avant d'avoir atteint l'âge voulu. Cependant, la commission du service civil n'a pas consenti à l'admettre aux examens. Naturellement, la loi lui donnait raison, parce qu'elle décrète qu'un aspirant doit avoir 18 ans révolus. Il m'est venu en l'idée que c'était une injustice, vu surtout que les mêmes circonstances ne s'étaient jamais présentées. Si ce jeune homme s'était proposé de faire un voyage de plaisir ou d'entrer dans le commerce, je conçois facilement qu'il eût été absolument nécessaire qu'il se conformât à la loi. Mais il s'est enrôlé, et parce qu'il a quelques mois ou quelques semaines de moins que l'âge prescrit, il n'a pas été admis aux examens. Je me demande si, dans des circonstances exceptionnelles comme celles-là, la loi ne devrait pas être modifiée ou rendue plus accommodante.

L'hon. M. ROGERS: Que diriez-vous d'un peu plus de souplesse chez les commissaires?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne leur est point permis de s'écarter de la loi, tandis que le Gouvernement, lui, ne se fait pas scrupule, quand une loi ne fait point son affaire, d'en faire voter une nouvelle. Les universités ne sont pas rares qui, en des cas semblables, accordent aux étudiants des avantages exceptionnels sous le rapport des examens. Je sais plusieurs jeunes hommes qui, étant allés prendre part à la campagne sud-africaine, furent admis aux examens universitaires à la faveur de conditions toutes particulières.

A mon avis, le Gouvernement devra ou faire abroger la loi du service civil ou la respecter davantage. Si elle ne doit pas être applicable au personnel de la Chambre—et on ne l'y applique guère—mieux vaut la modifier et décréter qu'elle ne vise point les fonctionnaires de la Chambre. Il me semble aussi qu'il devrait être laissé plus de latitude aux commissaires en des cas semblables à ceux que j'ai signalés. Qu'une loi méconnaisse au jeune homme partant pour la guerre, pour aller combattre pour sa patrie, le droit de passer l'examen du service civil parce qu'il s'en faut de quelques semaines qu'il ait atteint sa ma-

jorité, bien que le certificat d'examen ne doive lui être délivré que lorsqu'il sera devenu majeur, voilà qui est absolument absurde.

M. TURRIFF: J'aimerais à appeler l'attention du Gouvernement sur un sujet qui se rattache à l'expédition en Colombie-Anglaise, par voie du canal de Panama, de marchandises provenant d'une partie quelconque du territoire canadien. Ce sujet a déjà été plus d'une fois signalé au Gouvernement par la population de la Colombie-Anglaise et plus particulièrement par les gens d'affaires de Vancouver, de Prince-Rupert et de Victoria, qui sont unanimes à demander au ministre des Douanes la nomination d'un fonctionnaire dont la tâche consisterait à faciliter le transit, entre une partie quelconque du Canada et la Colombie-Anglaise, des marchandises expédiées via Panama. Les règlements actuellement en vigueur font, semble-t-il, qu'il est à peu près impossible de transiter les marchandises, à moins d'avoir à New-York un représentant de la douane canadienne pour veiller à leur transbordement sur les navires qui doivent leur faire passer le canal.

Cette question ayant été soulevée pour la première fois par les gens d'affaires de la Colombie-Anglaise. Je ne saurais mieux faire que de donner lecture des résolutions par eux adoptées. A la réunion qu'ils tenaient à Vancouver, le 4 novembre 1914, les représentants des financiers et des maisons de placement de la Colombie-Anglaise adoptaient au nom de leurs associés et en celui de leurs clients du Canada, de la Grande-Bretagne, de la France et autres pays, une résolution ainsi conçue:

Considérant que la mise en valeur des ressources de cette province et plus particulièrement des villes du littoral.

L'exportation des produits de cette province et des provinces voisines,

L'importation de la matière première pour les manufactures déjà établies et celles qui s'établiront,

Ainsi que l'importation des marchandises indispensables à la consommation dépendent dans une large mesure de nos moyens de communication par eau;

Et nous rendant compte des avantages que cette province peut retirer de la mise en service du canal de Panama;

Sachant de plus que nous ne pourrons recueillir ces avantages que si nous nous mettons en mesure de tirer parti des voies navigables qui nous sont ouvertes,

Nous décidons qu'il y a lieu de tenter les plus vigoureux efforts dans le but d'attirer le commerce maritime vers notre littoral, surtout à cette houre où le Gouvernement fédéral achève la construction en ce port d'un dock et d'un élévateur à grain, et où tout fait si bien prévoir que c'est des ports du littoral que, dans un avenir prochain, le grain de l'Ouest s'expédiera à l'étranger;

Nous décidons en outre qu'il a lieu d'approuver sans réserve les chambres de commerce de la Colombie-Anglaise qui ont demandé au Gouvernement fédéral la nomination à New-York d'un représentant de la douane canadienne, croyant fermement que l'ouverture de ce nouveau débouché du commerce rendra d'innombrables avantages à la Colombie-Anglaise.

Cette question ne regarde pas seulement la Colombie-Anglaise; elle offre un intérêt tout particulier aux provinces d'Ontario et de Québec, ainsi qu'aux Provinces maritimes. Les populations du littoral veulent qu'il leur soit permis d'importer leurs marchandises par la voie la plus économique, sinon il s'ensuivra des pertes d'argent pour les industriels des provinces de l'Est aussi bien que pour nos compatriotes de la Colombie-Anglaise. N'oublions pas que le Canada est un vaste pays borné, d'un côté, par l'océan Atlantique et, de l'autre, par l'océan Pacifique, et qu'il se fabrique dans les provinces d'Ontario et de Québec beaucoup de choses qu'il est impossible d'expédier à Vancouver par chemin de fer. Il en est ainsi des conserves alimentaires de toute sorte, des lourds articles de quincaillerie et de nombre d'autres choses. Ces articles, il serait impossible de songer à les utiliser sur notre littoral du Pacifique si nous n'avions le moyen de les transporter à bord de navires depuis les villes de l'Est jusqu'à Vancouver. Il en résulterait une perte directe pour la population des provinces de l'Est aussi bien que pour celle de la Colombie-Anglaise.

Non seulement le canal de Panama est nécessaire pour le transport des marchandises fabriquées dans l'Est et utilisées en Colombie-Anglaise, mais il mettra les marchands de villes du littoral dans une bien meilleure posture pour faire l'exportation en Chine, au Japon et dans beaucoup d'autres pays. Quoi qu'il en soit, les gens de la Colombie-Anglaise, marchands, fabricants et financiers, tous ceux qui s'intéressent au développement de la province, réclament le privilège d'importer leurs marchandises par mer plutôt que par terre, surtout les articles qui peuvent difficilement endurer 3,000 milles de chemin de fer. Si la Colombie-Anglaise peut importer des effets par mer à 30 ou 50 p. 100 de moins que sur les chemins de fer, pourquoi les en empêcher? Je me demande si les gens de l'Ontario et ceux des prairies tolèreraient que le Gouvernement les prive du privilège de se servir de la route des Grands lacs, sous prétexte que nous avons construit des chemins de fer capables de faire le trans-

port et qu'il faut leur réserver le trafic, parce que nous avons beaucoup d'argent dans leur construction. L'Est et les prairies ne toléreraient pas la chose un seul instant. L'absurdité est trop flagrante. Or, mon honorable ami le ministre des Douanes agit d'une façon aussi absurde depuis une couple d'années quand, de propos délibéré et d'une façon énergique, il refuse aux marchands de la Colombie-Anglaise le privilège d'importer par mer plutôt que par terre. Pour mettre ce moyen de transport à leur disposition, il n'y aurait qu'à poster un officier de douanes canadien au port de New-York; et l'une des compagnies de navigation, et de plus une compagnie anglaise, qui propose d'établir un service de vapeurs de New-York à Vancouver par voie du canal de Panama, s'est engagée à payer le traitement d'un officier de douane canadien. De cette façon, il n'en coûtera rien au gouvernement, mais en revanche ce service aidera beaucoup aux marchands du litoral et aussi aux manufacturiers des provinces de l'Est.

Le ministre des Douanes a déclaré, dans la correspondance qui s'est échangée à ce sujet, qu'un gouvernement ne peut poster des officiers de douanes en territoire étranger.

Mais je rappellerai à l'honorable ministre qu'une grande partie du trafic transcontinental du Pacifique-Canadien est à destination des Etats-Unis, et que le département des douanes des Etats-Unis, afin de permettre au Pacifique-Canadien de transporter ces marchandises, a posté des officiers de douane américains à Vancouver pour faciliter le transport. Quel fut le résultat de cette mesure? Les chemins de fer canadiens ont récolté de gros profits en transportant sur la voie du Pacifique-Canadien des marchandises en destination des Etats-Unis; parce que le gouvernement américain fit exactement ce que les gens de Vancouver et de Victoria demandent au ministre de faire et ce que ce dernier a jusqu'ici refusé avec persistance.

Les raisons qu'on a données de ce refus ne me paraissent pas suffisantes. D'abord on a prétendu que les chemins de fer s'opposaient à ce projet. Or, je ne suis pas sûr qu'il en soit ainsi. Les chemins de fer n'ont rien à perdre à cet arrangement, pour la bonne raison qu'on ne leur confie pas ce trafic aujourd'hui.

Prenons un wagon de conserves alimentaires fabriquées dans l'Ontario. Il faut expédier ce chargement par l'un des transcontinentaux et le décharger à Vancouver. Voici un homme qui choisit cette route. Un autre achète un wagon de marchandises semblables ayant été mises en boîtes aux Etats-Unis; il les expédie à New-York; puis il paie si peu pour les rendre à destination par le canal de Panama, comparativement à ce qu'il lui en coûterait sur les chemins de fer, qu'il paye le droit sur cette marchandise américaine et la rend à Vancouver à beaucoup meilleur marché qu'il lui en coûterait pour transporter la même marchandise de la province de l'Ontario. En s'efforçant d'empêcher les gens de Vancouver de faire transporter par mer les marchandises qu'ils importent, le ministre des Douanes prive le fabricant canadien des marchés de son propre pays, sans que les chemins de fer en retirent le moindre avantage, puisqu'ils ne peuvent avoir ce trafic, parce que les marchands de Vancouver se procurent ces effets à meilleur marché aux Etats-Unis.

L'hon. M. PUGSLEY: Est-ce que je saisis bien la pensée de mon honorable ami? Affirme-t-il que le ministre des Douanes s'opposerait à ce qu'on transportât des marchandises de Montréal, disons, de Québec, de Saint-Jean ou d'Halifax, à Vancouver ou à Victoria, en passant par les eaux américaines et le canal de Panama?

M. TURRIFF: Oui. D'après la correspondance que j'ai ici, et d'après les déclarations faites par les Chambres de commerce de Vancouver et d'autres villes du littoral, je comprends que le ministre des Douanes a donné instructions aux percepteurs des douanes, dans ces villes du littoral, de ne faire d'entrée d'aucune marchandise expédiée de cette façon, c'est-à-dire, des marchandises qui ont parcouru une courte distance des lignes américaines pour atteindre New-York.

L'hon. M. PUGSLEY: Le ministre refuse-t-il, lorsque les marchandises sont transportées par eau sur tout le parcours?

L'hon. M. REID: Rien ne s'oppose à cela.

L'hon. M. PUGSLEY: Cela m'étonnerait qu'il en fût ainsi.

L'hon. M. REID: Dans le cas d'un navire chargé à Saint-Jean qui passe par le canal de Panama et qui débarque sa cargaison à Vancouver, il n'y a pas d'objection.

M. TURRIFF: Rien ne s'oppose à cela; l'objection c'est qu'il n'existe pas, durant l'été, de service de Montréal et de Québec, et durant l'hiver de Saint-Jean et Halifax à Vancouver par le canal de Panama, et que si l'on veut profiter du tarif maritime

par le canal de Panama, il faut expédier, aujourd'hui, les marchandises de New-York. On fait observer que ce point est grandement plus éloigné de Montréal ou de Saint-Jean à Vancouver, tenant compte des ports d'été et des ports d'hiver, l'écart représentant environ 1,400 milles, que de New-York. Il est de beaucoup plus éloigné des autres manufacturiers d'Ontario et de la province de Québec aux ports canadiens, par chemin de fer, dans nombre de cas, qu'il l'est de New-York. Entre temps, nous n'avons pas de compagnie de navigation qui entreprenne de faire un voyage de Montréal ou de Saint-Jean, été et hiver, à Vancouver, par le canal de Panama.

Il n'existe donc pas de méthode qui permette au fabricant canadien d'expédier ses produits par eau d'un port canadien, aujourd'hui. Il peut sans doute utiliser cette route plus tard, mais, en attendant, s'il veut profiter du tarif peu élevé du transport par eau par le canal de Panama, il doit expédier de New-York. La difficulté, prétend-t-on, c'est qu'on ne peut envoyer de marchandises à New-York et les transborder en transit sans qu'un douanier canadien ne soit présent pour surveiller le transport. Tout ce que l'on demande, c'est qu'un douanier canadien soit placé à cet endroit.

La Maple Leaf Steamship Company of Great Britain a offert d'acquitter les appointements d'un douanier, si l'on en nomme un, afin de s'assurer ce trafic. Elle donnerait un service régulier; les marchands de la Colombie-Anglaise paieraient moins cher leurs marchandises et ils les recevraient des fabricants canadiens, alors qu'aujourd'hui, ils doivent acheter des marchandises américaines, s'ils veulent payer moins cher les mêmes articles dont ils ont besoin. On a cru, à un moment donné, que l'Association des fabricants canadiens était opposée à ce projet, mais cette correspondance m'apprend que l'Association ne condamne pas cette idée. On peut en dire autant des compagnies de chemins de fer et, autant que je puis voir, la seule personne qui s'oppose à la réalisation des vœux de la population de la Colombie-Anglaise est l'honorable ministre des Douanes. C'est demander peu de chose. Le transport des marchandises n'appartient pas plus aux compagnies des chemins de fer qu'aux compagnies de navigation. Nous avons dépensé et nous dépensons des dizaines de millions de dollars pour munir les ports de la Colombie-Anglaise des installations de quaiage les plus modernes, alors qu'en même temps mon honorable ami ne veut pas permettre à la population de la Colombie-Anglaise de profiter d'un état de choses qui améliorerait sensiblement la condition dans laquelle se trouvent et la population de cette province et celle de l'est du Canada.

Je tiens à faire connaître l'opinion de la Colombie-Anglaise à cet égard, afin de rendre la situation plus claire, et je citerai deux paragraphes d'un article que le "Sun" de Vancouver, a publié, mercredi 9 février 1916:

> Il y a bien longtemps que la compagnie de navigation Maple Leaf a offert à ce port d'établir un service entre celui-ci et les ports du Royaume-Uni et de la France. C'était précisément le service dont Vancouver avait absolument besoin. Il aurait fourni des transports maritimes moins coûteux pour les marchandises canadiennes devant être employées dans cette province, sans compter qu'il nous aurait fourni des vaisseaux pour l'exportation de nos produits.
>
> La condition imposée à l'installation de ce service avantageux, c'était la nécessité pour les navires de cette ligne de faire escale à New-York au lieu d'avoir le port d'attache à Halifax ou à aucune autre ville maritime du Canada. La distance de Vancouver à Halifax est de 1,450 milles plus grande que celle entre Vancouver et New-York.

L'hon. M. PUGSLEY: Qui dit cela?

M. TURRIFF: Le "Sun", de Vancouver.

L'hon. M. PUGSLEY: Ce que dit ce journal est entièrement faux.

M. TURRIFF: J'ai par devers moi un état préparé par la chambre de commerce de Vancouver, à la date du 10 septembre 1915, et j'y trouve ce qui suit:

> De Vancouver à New-York, 6,000 milles; de Vancouver à Montréal, 7,450 milles.

Donc, la différence de Vancouver à Montréal représente 1,450 milles. L'autre état est apparemment inexact.

L'hon. M. PUGSLEY: Nous pouvons faire tout le transport de Saint-Jean et d'Halifax.

L'hon. M. REID: C'est ce que je dis.

M. TURRIFF: Voilà ce qu'on dit, mais il n'y a pas de navire sur cette route et l'on ne voit rien venir à ce sujet. Entre temps, la population de la Colombie-Anglaise souffre et elle demande au Gouvernement de nommer un fonctionnaire.

Tout ce qu'il y a à faire, c'est de nommer quelqu'un, et il n'en coûtera pas un dollar de plus. Que ce fonctionnaire soit stationner à New-York dans l'intervalle, et dès que vous aurez un service entre Saint-Jean et Vancouver, en hiver, et entre Montréal et Vancouver en été, faites revenir cet homme

de New-York, et ordonnez que le trafic s'effectue par les ports canadiens. Mais, dans l'intervalle, faut-il punir les manufacturiers de l'Ontario, parce qu'il n'y a pas, entre Montréal, ou Saint-Jean et Vancouver, de service leur permettant d'expédier leurs produits par les ports canadiens? Telle est la situation. Je ne demande pas, lorsqu'il sera possible d'expédier par Montréal ou Saint-Jean, que vous aidiez au trafic à passer par New-York; mais s'il est impossible d'ici là d'obtenir un service entre Vancouver et ces deux ports, pourquoi ne pas prendre avantage de la route maritime? Cela ne nuirait à personne. Vous ne feriez aucun tort aux lignes de chemins de fer, qui n'obtiennent pas quand même ce trafic, et vous rendriez service à la population de la Colombie-Anglaise, qui, faisant abstraction de toute autre considération, est unanime à demander qu'on lui permette de bénéficier des tarifs de transport réduits. Y a-t-il quelque raison qui s'y oppose?

Le Gouvernement en a donné deux. La première, c'est que ce serait livrer une grande partie de notre commerce à un autre pays. Ce trafic, il est vrai, nous échapperait, mais ce sont les navires de la Grande-Bretagne et non ceux des Etats-Unis qui l'auraient en partage. Mais plutôt que permettre cela, l'honorable ministre des Douanes refuse absolument d'écouter ses propres amis de la Colombie-Anglaise qui lui demandent seulement de nommer un officier de la douane qui sera envoyé à New-York, ce qui permettrait de transporter ces marchandises par une ligne de navigation anglaise. C'est tout ce que la Colombie-Anglaise demande.

L'hon. M. PUGSLEY: Pourquoi ces steamers ne viennent-ils pas à Saint-Jean? Nous leur ferions bon accueil.

M. TURRIFF: Mon honorable ami de Saint-Jean a parfaitement raison de demander pourquoi ils n'iraient pas à Saint-Jean; mais c'est au ministre des Douanes plutôt qu'à moi, qui suis sans aucun pouvoir à cet égard, que mon honorable ami devrait faire pareille question.

L'hon. M. PUGSLEY: Le canal de Panama n'a été inauguré que tout récemment.

M. TURRIFF: C'est vrai; mais la population de la Colombie-Anglaise voudrait en profiter, et elle en est empêchée par le ministre des Douanes. La deuxième raison alléguée par le Gouvernement est la suivante:

[M. Turriff.]

Nous avons dépensé des sommes immenses pour construire des lignes de chemin de fer à travers le Canada, et il y a un devoir à remplir envers l'Etat et ces lignes de chemin de fer.

Tout ce que je puis dire, c'est que ces lignes de chemin de fer n'auront pas le trafic dont je parle, car les marchandises ne sont pas de celles qui peuvent se transporter à 3,000 milles en chemin de fer. Les exportateurs et les consommateurs de la Colombie-Anglaise peuvent acheter des marchandises américaines, en acquitter les droits de douane, et les faire rendre à Vancouver à beaucoup meilleur marché qu'ils peuvent acheter les marchandises canadiennes qui leur arriveraient par voie ferrée sans payer de douanes. Tant que cet état de choses existera, le mécontentement sera inévitable dans la Colombie-Anglaise, et l'on verra s'accentuer un certain sentiment d'inimitié, qui existe déjà entre l'Est et l'Ouest, sentiment que la politique du Gouvernement actuel, et surtout la présente question tendent, de mois en mois et d'année en année, à rendre plus profond.

Il peut en résulter de mauvais effets dans l'avenir. Si la population de la Colombie-Anglaise prend l'habitude de faire le commerce avec les Etats-Unis, il sera difficile de la lui faire perdre et de rattrapper ce commerce, lors même que l'on établirait une ligne de steamers entre Montréal ou Saint-Jean et Vancouver. Ne serait-il pas préférable, en attendant, de permettre que les marchandises canadiennes soient expédiées aux manufacturiers et aux consommateurs de la Colombie-Anglaise via le canal de Panama et à bord de navires anglais, même si elles devraient passer sur quelques centaines de milles de voies ferrées américaines pour arriver à New-York, où elles pourraient être placées à bord des paquebots de la ligne anglaise qui fera le service entre New-York et Vancouver?

Le projet, le voilà! Ne vaudrait-il pas mieux favoriser les manufacturiers canadiens en permettant que leurs articles soient transportés aux consommateurs de la Colombie-Anglaise, même si les steamers doivent partir de New-York au lieu de Montréal ou Saint-Jean, en attendant que nous ayons un service direct entre Saint-Jean et Vancouver. Je poursuis la citation de cet article du "Sun":

La distance entre Vancouver et Halifax est de 1,450 milles plus longue qu'entre Vancouver et New-York.

Il aurait fallu dire: la distance entre Vancouver et Montréal est de 1,450 milles plus longue qu'entre Vancouver et New-York.

1. Aux manufacturiers canadiens de l'Est, à qui il permet d'expédier à la Colombie-Anglaise

leurs produits en transit ; et de là en Russie, au Japon, en Chine, à la Nouvelle-Zélande et en Australie, aux prix les plus bas, en concurrence avec les articles manufacturés de l'Europe et des Etats-Unis.

2. Aux manufacturiers et producteurs de la Colombie-Anglaise, à qui il assurera les plus bas prix du transport à l'intérieur des matières brutes, de même que les prix les plus bas de l'exportation.

3. Aux consommateurs de la Colombie-Anglaise ou de l'Ouest canadien, qui bénéfieront de tarifs raisonnables pour toutes les denrées.

4. Aux ports de Vancouver, de Victoria, de New-Westminster et de Prince-Rupert, en invitant les navires, ceux-là surtout qui partent de la Grande-Bretagne, à venir prendre à New-York les marchandises canadiennes à destination de la Colombie-Anglaise, de l'Orient, et vice versa.

Tout ce qui nous empêche de profiter de l'offre de la ligne Maple Leaf, c'est une lettre du ministre à la douane de ce port défendant que l'on y accepte les marchandises canadiennes qui arrivent par mer, si elles ont passé par les chemins de fer américains pour se rendre à Boston et à New-York.

Si cet article dit vrai, vous voyez que le ministre des Douanes défend de laisser entrer ces marchandises dans les ports de la Colombie-Anglaise.

Il n'est pas besoin de modification à une loi ni de l'abrogation d'un décret du conseil. Jamais personne n'a prétendu que cette décision du ministre des Douanes lui a été imposée par le Gouvernement comme règle de conduite administrative. A part une manifeste répugnance à ordonner le retrait de cette lettre, rien ne montre que la situation faite à la Colombie-Anglaise soit due à autre chose qu'à un acte personnel de l'honorable J. D. Reid, imposé par les fabricants de la province d'Ontario ou par ceux qui ont des intérêts dans les chemins de fer de l'Est ; et les uns et les autres ont agi, selon nous, d'après une conception étroite et erronée de ce qu'il adviendrait si on laissait la Colombie-Anglaise jouir des avantages que lui offre la nature.

D'après les lettres qui m'ont été adressées, je crois bien que ni les chemins de fer ni l'association des manufacturiers ne s'opposent beaucoup à ceci.

M. NESBITT: Cet homme se trompe fort en ce qui concerne les manufacturiers, car ceux-ci désirent obtenir leurs marchandises par la voie la plus économique.

M. TURRIFF: Les habitants de la Colombie-Anglaise ne peuvent s'expliquer autrement la conduite du ministre. L'article ajoute:

Tout ce qu'il faut, c'est que M. Reid revienne sur sa décision, et que l'on place à New-York un agent des douanes canadiennes qui assiste au départ et à l'arrivée des marchandises qui partent pour le Canada ou qui en arrivent. Le privilège du transit est généreusement accordé aux chemins de fer américains par le Canada, et les Etats-Unis l'accorderont non moins aisément aux chemins de fer canadiens. La seule raison que donne le ministre de ne pas accorder à la Colombie-Anglaise ce qu'elle demande—à savoir que nul pays au monde n'a jamais nommé un agent de douane à l'étranger—n'a pas même pour elle les apparences de la vérité. Les marchandises américaines sont soumises à l'examen d'un inspecteur des douanes des Etats-Unis quand elles passent à Vancouver, soit qu'elles en partent, soit qu'elles y arrivent, et il en est de même du poisson qui passe par Prince-Rupert. Au lieu d'émettre un avis aussi nul, si M. le docteur Reid veut bien reconnaître franchement qu'il aide certains intérêts de l'Est à ruiner le commerce de la Colombie-Anglaise, nous lui tiendrons compte de sa franchise, quoi que nous puissions penser de son jugement et de sa valeur politique.

Voilà où en sont les choses. Parce que le ministre, ou le Gouvernement, refuse de répondre aux désirs des habitants de la Colombie-Anglaise, il en résulte que l'Est et l'Ouest perdent un commerce précieux. Notre intention étant de finir demain cette session, je ne crois pas devoir lire à la Chambre plusieurs lettres que j'ai ici du ministre du Commerce, de manufacturiers et d'autres, qui toutes présentent de très forts arguments contre cette façon de traiter la Colombie-Anglaise. Ce ne sont pas des articles de journaux, mais c'est l'opinion de différentes chambres de commerce. Permettez-moi de vous lire une dépêche de Vancouver en date du 20 mars 1916:

Par une délibération du comité industriel intermunicipal de la région méridionale de la terre ferme, comprenant des délégués des conseils municipaux de South-Vancouver, de Burnab, de Point-Grey, de North-Vancouver et de la ville de Vancouver, je suis chargé de vous faire savoir que ce comité est fortement d'avis que ce littoral devrait obtenir sa part entière du bénéfice à tirer de l'ouverture du canal de Panama, et cela ne se peut faire que si on nous permet d'expédier les articles de fabrication canadienne par le port de New-York, jusqu'à ce qu'une ligne soit établie dont les navires feront voile des ports canadiens de l'Est. Nous vous prions donc de prendre immédiatement des dispositions dans ce but à New-York.

(Signé): M. McBeath,
Maire de la ville de Vancouver,
Président du comité.

Les chambres de commerce de Vancouver et de Victoria se sont aussi prononcées dans le même sens. Ces lettres font voir que les habitants de la Colombie-Anglaise n'ont à cet égard qu'une seule et même opinion; pas une voix discordante parmi eux; tous ils assurent que le Gouvernement mène leur commerce à la ruine. Ils disent que, dans une entrevue avec le premier ministre et le ministre du Commerce, ceux-ci leur ont prêté une oreille plus ou moins sympathique, mais que toute la difficulté vient du ministre des Douanes, et c'est à ce dernier maintenant que je demanderai si vraiment il ne peut rien faire pour répondre

aux désirs de ces populations. Pourquoi n'agirait-il pas de manière à retenir au Canada, pour nos marchands et pour nos manufacturiers, un commerce qui leur appartient? Pourquoi n'assurerait-il pas le transport des marchandises de New-York à Vancouver par une ligne de navires anglais? Le seul avantage que les Américains retireraient de cette opération serait le transport de ces marchandises par leurs voies ferrées, avec ce qu'ils pourraient obtenir à New-York de la mise de ces marchandises à bord des navires de cette ligne. J'espère que le ministre trouvera le moyen de combler les vœux des habitants de Vancouver et autres villes des côtes de la Colombie-Anglaise.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Comme l'a dit l'honorable député d'Assiniboïa, cette affaire est devant moi depuis quelque temps, et elle m'a donné beaucoup de souci. Pour ma part, j'ai bien le désir de faire tout ce que je peux pour la Colombie-Anglaise ou pour n'importe quelle autre partie du Canada. Je dois dire que mon honorable ami traite cette question bien légèrement. Tout ce que nous avons à faire, dit-il, c'est de mettre un agent à New-York et nous n'aurons plus à en parler. Il nous dit qu'à Vancouver, les Etats-Unis ont des agents qui veillent à faire prendre aux marchandises américaines la route des Etats-Unis. Cela se peut; mais on me permettra d'expliquer les privilèges de transit entre le Canada et les Etats-Unis. Ces privilèges autorisent l'envoi direct à leur destination des marchandises chargées sur un wagon auquel il aura été apposé un sceau à Vancouver, sceau qui sera levé par les agents du même pays. Dans le cas dont parle l'honorable député, le poisson pris dans les eaux de l'Alaska et qui est apporté à Vancouver doit en partir le plus tôt possible. Les agents des Etats-Unis voient à ce qu'il soit chargé sur les wagons, à ce que le sceau américain y soit apposé et, lorsque ce wagon arrive à New-York, le sceau soit brisé par un agent américain, de sorte que le wagon est tout à la fois scellé et descellé par un agent des Etats-Unis. De même, si un fabricant de l'Est du Canada veut faire passer par les Etats-Unis des marchandises qu'il expédie à la Colombie-Anglaise, ou à quelque endroit de l'Ouest, le wagon est scellé par un agent canadien avant qu'il parte du Canada; il passe alors par les Etats-Unis et revient au Canada, où le sceau est brisé par un de nos agents là où s'arrête le wagon. Mon honorable ami doit comprendre qu'il n'existe, par suite, aucune chance pour ces marchandises d'être échangées contre d'autres ou de sortir des mains de nos douaniers.

M. TURRIFF: Mon honorable ami ne prétendra pas qu'il serait impossible à un agent des douanes canadiennes à New-York d'assurer le transbordement de marchandises du wagon sur le bateau sans changement.

L'hon. M. REID: J'arrivais justement à cela. L'honorable député prétend que la ligne Maple Leaf est prête à payer les services d'un agent et il dit que toutes les marchandises qui vont à New-York seront transportées par une ligne de navires anglais. La ligne Maple Leaf est la propriété de l'United States Steel Corporation, une des plus fortes compagnies des Etats-Unis, celle-là même, je crois, qui, selon des renseignements que j'ai reçus, provoque cette agitation et cherche à prouver aux habitants de la Colombie-Anglaise que ce serait pour eux un grand avantage si leur ligne de vapeurs transportait ces marchandises de l'est du Canada à la Colombie-Anglaise. Elle a aussi prétendu que les marchandises seraient toujours transportées sur des navires anglais. Or, nous ne pouvons contrôler le port de New-York ni aucun autre port des Etats-Unis.

L'honorable député nous conseillerait-il de mettre à New-York un agent qui verrait à ne pas laisser porter par des navires américains, mais par des navires anglais seulement, les marchandises destinées à la Colombie-Anglaise ou à des ports canadiens? Est-ce que ce ne serait pas une cause probable de difficultés avec les Etats-Unis? Nos relations dans le moment sont des plus cordiales, et notre refus de laisser mettre à bord d'un navire américain celles de nos marchandises qui partent d'un port des Etats-Unis serait vraisemblablement une cause de difficultés.

M. NESBITT: On ne vous demande pas de vous en tenir aux bâtiments anglais. Serait-il possible néanmoins d'établir un bureau de douane et de faire expédier les marchandises de cette façon?

L'hon. M. REID: J'arrivais justement à la question de la mise à bord des marchandises sur un autre vaisseau. J'ai dit que le privilège de transit doit toujours s'appliquer à un navire canadien ou anglais, puisqu'il nous est impossible de suivre la marchandise qui est dans un navire étranger. Com-

me sujets britanniques, nous n'avons, sur ce navire, aucun contrôle.

M. NESBITT: Vous ne pouvez donc pas expédier en transit de New-York à Vancouver?

L'hon. M. REID: C'est une affaire bien difficile à arranger, tellement difficile que je n'ai pas pu réaliser les desseins de ceux qui ont provoqué cette agitation. Une autre question s'est présentée. Cette Chamble a toujours été d'avis de faire passer nos marchandises par notre propre pays, quand cela est possible.

M. TURRIFF: Nous en convenons tous.

L'hon. M. REID: Lorsque quelques citoyens de la Colombie-Anglaise sont venus s'aboucher avec moi à ce sujet, ils m'ont porté à croire que les prix de transport des marchandises par voie de New-York étaient de beaucoup inférieurs à ce qu'ils seraient par voie terrestre jusqu'à Vancouver—c'est-à-dire en venant de ports comme Montréal, Toronto ou Hamilton.

L'hon. M. NESBITT: Par chemin de fer?

L'hon. M. REID: Oui. Ils ont dit que le prix de New-York à Vancouver serait, je crois, de 50 cent par 100 livres. J'ai demandé au président de la commission des chemins de fer de donner instruction à ses employés de préparer un relevé indiquant les prix par chemins de fer sur un long parcours pour les articles communément expédiés entre l'Est du Canada et Vancouver. Puis j'ai fait inscrire par les employés à côté de ces prix, ceux en vogue à partir d'endroits comme Montréal, Toronto et Hamilton, jusqu'à New-York, avec 50 cents par 100 livres ajoutés comme prix de transport des marchandises jusqu'à Vancouver. A ces prix il faut ajouter l'assurance et les frais de quaiage; je constate qu'il y a très peu de différence entre les frais sur un chargements de wagon complet, expédié entre l'Est du Canada par chemin de fer jusqu'à Vancouver, et la même quantité expédiée à New-York et de là par navire jusqu'à Vancouver. Naturellement il s'agit ici des tarifs en vigueur dans les conditions normales, et non pas des tarifs, en temps de guerre. La différence de ces tarifs dans les conditions normales serait si faible que je ne crois pas qu'il y ait un seul député dans cette Chambre qui voudrait discuter la chose, s'il avait sous les yeux le relevé que j'ai fait préparer.

J'ai aussi fait préparer un relevé indiquant les prix locaux de transport des marchandises pour de petits lots comme une tonne où 500 livres. Naturellement sur ces petits lots et d'après les prix locaux, les tarifs étaient beaucoup plus élevés par chemin de fer, et il serait plus profitable d'expédier par New-York. Mais à mon avis, il n'est pas tout à fait juste d'établir la comparaison avec les prix locaux de cette façon. Quant aux marchandises expédiées par chargements de wagons complets, il n'y a guère lieu de se plaindre lorsqu'on examine bien la question. En outre, les seuls points auxquels s'appliqueraient ces prix inférieurs par voie de New-York, seraient Victoria et Vancouver. Pour les endroits de l'intérieur, comme Kamloops, le même tarif ne s'appliquerait pas.

M. TURRIFF: Le ministre constatera que le prix de transport par chemin de fer de Montréal à Kamloops, qui est à environ 200 milles à l'est de Vancouver, est beaucoup plus élevé que le prix jusqu'à Vancouver.

L'hon. M. REID: J'allais justement le dire. Je suppose que cela tient à la concurrence par eau aux ports de la côte. Il y a deux autres raisons qui m'ont porté à faire le plus sérieux examen de cette question avant de prendre une décision.

Nous avons construit dans ce pays un grand réseau de chemin de fer entre l'est du Canada. La Colombie-Anglaise s'est chargée de lourdes dettes pour les chemins de fer construits dans cette province. Le Gouvernement fédéral lui-même travaille au progrès du territoire entre l'Est et la Colombie-Anglaise, et à celui des réseaux de chemins de fer canadiens. L'honorable député d'Assiniboïa dit qu'au lieu d'envoyer les marchandises à la Colombie-Anglaise par notre réseau de chemins de fer, nous devrions les expédier à New-York et delà, par steamer, par voie du canal de Panama, jusqu'à Vancouver et Victoria. Nous devrions étudier avec soin toute proposition de nature à faire tort à notre réseau de chemins de fer. Il y a deux ans, une agitation a surgi en Colombie-Anglaise, en Saskatchewan, dans l'Alberta et au Manitoba, en faveur de la réduction des prix de transport des marchandises. On a alors prouvé que, si pareille réduction s'effectuait, les chemins de fer ne pourraient pas payer leurs frais d'exploitation et qu'il en résulterait de graves dommages pour l'Ouest. Aucun député dans cette Chambre n'a été plus fortement que moi partisan du progrès de nos grands ports. J'ai contribué pour ma part à aider Vancouver et Victoria à donner l'essor à leurs ports. J'ai aussi

fait ce que j'ai pu pour le progrès des ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax. S'il doit y avoir des communications par eau, par voie du canal de Panama, entre l'Est et l'Ouest canadiens, on devrait établir une ligne de steamers dont les points de départ seraient Montréal et Québec en été, et Saint-Jean et Halifax en hiver. J'ai demandé à plusieurs personnes avec qui j'ai discuté la chose si on ne pourrait pas faire des arrangements permettant à la ligne Maple-Leaf de venir à Montréal en été et à Saint-Jean et Halifax en hiver, afin que nos marchandises transportées entre l'Est et l'Ouest puissent passer par nos ports canadiens. On a conseillé de nommer un préposé à New-York jusqu'à la fin de la guerre ou jusqu'à ce que nous puissions faire des arrangements pour l'exploitation de la ligne.

Mon expérience, cependant, est de nature à me faire croire que si on établ't une ligne en installant un préposé à un port de ce genre, cette route demeurera à perpétuité. Dans le cas actuel, si nous prenions pareille décision, quand viendrait l'heure de conclure nos arrangements pour l'exploitation d'une ligne de vapeurs avec points de départ à Montréal et à Québec en été, à Halifax et Saint-Jean en hiver, nous nous trouverions gênés par l'arrangement que nous aurions fait.

A mon avis, l'heure n'est pas venue, d'aborder pareil sujet. Il est vrai, il y a déjà deux ans que cette agitation dure. Mais il y a aussi près de deux ans que la guerre a été déclarée entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne, et depuis, il a été pour ainsi dire impossible d'obtenir des navires pour notre trafic entre le Canada et la mère-patrie. En ce moment, la ligne Maple-Leaf n'effectue aucun voyage par voie du canal de Panama; et on ne saurait compter sur aucune ligne de vapeurs pour ces transports, au moins d'ici à la fin de la guerre. Quand bien même nous pourrions obtenir des vapeurs pour le transport du fret entre New-York, Seattle et Vancouver par voie du canal de Panama, les prix sont tellement élevés, par suite des conditions créées par la guerre, qu'il n'y aurait aucun avantage à passer par cette voie. Je vous ai donné les raisons qui me portent à croire que cette question devrait rester en suspens jusqu'à ce que la guerre, au moins, soit terminée. Etant donné les conditions existantes, la situation où se trouvent les chemins de fer, les intentions du Gouvernement d'ouvrir une enquête en matière de chemins de fer dans le but de réorganiser nos réseaux, et le programme adopté par le Gouvernement pour le progrès de nos ports—Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean, Vancouver et Victoria—je crois que le comité sera d'avis que cette question devrait être ajournée à une date ultérieure.

M. G. H. BOIVIN (Shefford): Je vais me prévaloir de la permission donnée hier soir aux membres de cette Chambre par le ministre des Douanes de soumettre tout sujet quelconque, quand la Chambre se formerait aujourd'hui en comité des subsides, pour porter à l'attention du ministre et du comité le cas d'un électeur du comté de Missisquoi, Albert Ernest Lagrange, de Frelighsburg. Le 23 juin 1913, M. Lagrange, qui est un commerçant de bestiaux, acheta de divers cultivateurs de sa localité un chargement de wagon de porcs, qu'il expédia à Montréal. Dans la suite, un préposé très zélé du département des douanes Frank Fyles, de Abercorn, constata qu'il y avait dans le wagon trois ou quatre porcs qui avaient été importés des Etats-Unis et sur lesquels les droits n'avaient pas été payés. Ces porcs avaient été importés, non pas par M. Lagrange, mais par celui de qui il les avait chetés. Tout le chargement de wagon fut retenu et saisi, et afin d'en obtenir la libération, M. Lagrange le suivit jusqu'à Saint-Jean, qui était le port d'entrée, et là remit aux mains du percepteur des douanes son chèque pour $1,600, soit la pleine valeur de tout le chargement. Les porcs furent libérés le lendemain et envoyés à Montréal. Après qu'ils eurent été vendus, les démarches nécessaires furent faites pour savoir où les porcs avaient été achetés, et il fut constaté que quatre de ces porcs avaient été passés en contrebande par un cultivateur, du nom de Pierre Larose, de Frelighsburg.

Cet homme est un pauvre cultivateur, ne possédant aucuns biens, sauf un attelage de chevaux une belle voiture et une paire de harnais. Tout l'équipement dont il s'était servi pour passer les porcs en contrebande fut saisi par un préposé du département. Larose, cependant, se trouvait être un ami du parti au pouvoir et avait voté pour le candidat conservateur défait dans le comté de Missisquoi. Ce candidat défait vint à son secours. A la suite d'une entrevue avec certain fonctionnaire du département des Douanes à Ottawa, cet attelage de chevaux ainsi que le harnais et la voi-

ture, qui pouvaient valoir de $250 à $300, furent libérés sur paiement de $50 versé par Pierre Larose au département des Douanes. Aux yeux de ce département, Larose se trouvait suffisamment puni pour avoir passé les porcs en contrebande au Canada. Cela se passait en 1913, et nous sommes maintenant en l'an de grâce 1916, et les $1,600 déposés par Lagrange sont toujours en la possession du département, et le département refuse mordicus de lui rembourser cet argent. J'ai consulté les rapports de l'auditeur général et du département des Douanes, et je n'y vois aucune entrée pouvant me renseigner sur l'usage qu'on a fait de cet argent. J'irai même plus loin. Environ un an après qu'il eût été prouvé que cet homme n'avait eu absolument rien à faire avec cette entrée de porcs en contrebande, il alla trouver un député conservateur qui occupe un siège à la droite de cette Chambre et lui exposa brièvement son affaire. Je préfère ne pas mentionner publiquement le nom de ce député, mais je puis le communiquer privément au ministre, s'il le désire. Ce député conservateur annonça à Lagrange qu'il n'aurait aucune difficulté à lui faire avoir l'argent, et il lui demanda de faire un dépôt de $25, lequel dépôt est toujours en la possession de ce député, tandis que le département a toujours de son côté les $1,600.

C'est le 24 avril dernier qu'on me signala la chose et naturellement j'ai fait ce que tout honorable député aurait fait dans l'occurrence. Je n'ai pas ennuyé le ministre, mais je me suis rendu directement au ministère, et je me suis adressé à M. McDougald, le commissaire des douanes. Il m'informa que l'affaire était en suspens depuis trois ans, et que le ministre n'avait pas encore rendu de décision. Le 28 avril 1916, à l'époque de mon entrevue avec le commissaire des douanes, l'affaire était en suspens. Je lui demandai à ce moment s'il y avait quelques motifs de confisquer ce dépôt et il me répondit qu'il n'en savait rien, que la chose était encore entre les mains du ministre, qui prenait beaucoup de temps à se décider. Je lui demandai d'en saisir le ministre immédiatement, ce qu'il me promit, et le 1er mai, 1916, je recevais la lettre suivante:

Ottawa, 1er mai 1916.

Monsieur Geo. H. Boivin, M.P.,
Chambre des communes,
Ottawa.

Sujet: saisie n° 18860/89—A. E. La Grange.

Cher monsieur,

En réponse à votre demande de renseignements concernant la saisie ci-haut indiquée, je dois vous dire que le ministère retient le dépôt confisqué.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): John McDougald,
Commissaire.

L'hon. M. REID: Il s'en est tiré à bon marché; on aurait pu lui intenter une poursuite.

M. BOIVIN: N'oubliez pas que l'accusation était d'avoir fait entrer en contrebande trois ou quatre porcs, que ces porcs se trouvaient dans un wagon chargé, qu'ils étaient expédiés à Montréal par un chemin détourné, ce qui causait une grande perte à ce marchand, qu'on a découvert que c'était un autre particulier qui les avait importés, que ce dernier paya l'amende exigée par le département et voilà que malgré tout, le département confisque le dépôt. Je soulève cette question pour m'assurer auprès du ministre de ce dont je n'ai pu m'assurer auprès du commissaire des douanes, savoir pourquoi le département a confisqué la valeur de toute la cargaison de porcs quand c'est un autre particulier qui a importé en contrebande trois ou quatre animaux.

L'hon. M. REID: L'honorable député n'est pas sans savoir que j'ai à décider sur des centaines de cas semblables, et je traite chaque cas selon ses mérites. Dans certains cas, nous n'exigeons que la valeur de l'article saisi, dans d'autres nous imposons une amende et nous avons parfois intenté des poursuites. Dans le cas qui nous occupe, nos officiers ont exécuté la saisie. Je ne sais pas si mon honorable ami connait ce marchand, mais on m'informe que depuis un grand nombre d'années il achète tout le long du chemin de fer des porcs qu'il expédie à Montréal.

Cette pratique entraînait deux conséquences. D'abord, les cultivateurs établis sur ce chemin de fer avaient à faire la concurrence aux porcs de contrebande, et ce marchand savait qu'il faisait un très grand dommage aux cultivateurs en important ces porcs américains et avilissant le prix du lard canadien. L'honorable député sait que les marchands de porcs et de bestiaux, se rendent eux-mêmes chez les cultivateurs et font l'inventaire de leurs animaux; ils savent si tel individu avait ces porcs-là auparavant. Mon motif en faisant payer à ce marchand la pleine valeur de la cargaison, c'est que je me suis convaincu qu'il savait fort bien que ce pauvre homme avait fait passer ces porcs

en contrebande; peut-être voulait-il tirer profit du prix réduit et avait-il persuadé au pauvre cultivateur de les faire entrer en contrebande?

D'autres renseignements me font croire que l'honorable député ne pourrait obtenir de ce marchand une déclaration assermentée affirmant qu'il ignorait que ces porcs avaient été passés en contrebande. D'après mes renseignements, notre homme faisait depuis des années une pratique d'acheter des animaux américains, au grand désavantage de nos cultivateurs canadiens et au grand détriment du revenu public.

De plus, quoi qu'il sût que le ministère de l'Agriculture avait défendu l'importation de porcs américains, il en faisait une pratique depuis des années, au risque de propager le choléra des porcs et d'autres épidémies chez les animaux canadiens. L'honorable député trouve peut-être l'amende sévère, mais je suis en mesure de lui dire que ce marchand n'a pas voulu déclarer sous serment que c'était le seul cas d'entrée de porcs en contrebande qu'il connût. Je crois qu'il s'en est tiré à bien bon marché. Je soutiens qu'il s'en est parfaitement tiré, et s'il se permet de récidiver pendant mon terme d'office, j'aimerais que l'honorable député l'avertisse que non seulement j'imposerai une amende, mais que je le poursuivrai en justice avec les dernières rigueurs de la loi.

M. BOIVIN: L'honorable député semble oublier que c'est l'autre particulier qui a passé les porcs en contrebande et qu'on l'en a puni.

L'hon. M. REID: Je vais m'expliquer. Le particulier en question est un pauvre homme qui n'avait pour toute richesse qu'une paire de chevaux.

M. BOIVIN: C'est un fermier.

L'hon. M. REID: C'est probablement le marchand qui l'envoya chercher ces animaux. L'honorable député prétend que j'aurais dû traiter ce pauvre homme comme j'ai traité l'autre qui est un marchand riche et qui depuis des années fait ce commerce de contrebande et propage l'infection chez nos animaux. Il veut que j'impose la même amende à ce pauvre malheureux, qui n'a rien au monde qu'une paire de chevaux, qu'à l'autre qui a de la fortune. C'est ce que je ne ferai pas. J'ai condamné le premier à $50 et pour lui ce $50 était cinq fois plus sévère que pour un homme qui possède un plein wagon d'animaux, je maintiens que le marchand à pousser ce pauvre fermier à commettre son délit, et, à mon sens, l'avertissement qu'on a donné au marchand compte non seulement pour lui-même mais pour tous les gens qu'il a pu induire à faire la même chose. Je ne veux pas, et ni le Gouvernement actuel, ni aucun gouvernement, ne voudrait enlever le dernier dollar d'un pauvre homme. Nous tenons à lui donner une chance et l'avertir sérieusement. Quant à celui qui a eu à payer $1,500, laissez-moi lui dire qu'il ne s'en tirera pas à aussi bon marché s'il se fait prendre de nouveau.

M. BOIVIN: Je conviens qu'un homme surpris à faire la contrebande doit subir sa peine. Je crois que c'est l'opinion de tous les députés, mais je ne vois pas pourquoi nous punirions un homme parce que le ministre a appris d'un tiers ou de plus loin que ce marchand a peut-être fait de la contrebande par le passé. Ce n'est pas la question qui nous occupe à l'heure actuelle, et ce n'est pas les motifs qui auraient dû animer l'honorable ministre et il le sait bien. J'irai plus loin; si ce marchand eût travaillé à l'élection du candidat conservateur battu aussi énergiquement que l'a fait Pierre Larose, on l'aurait traité autrement. Ce marchand a prouvé au ministère qu'il avait acheté chaque porc contenu dans le wagon en question d'un cultivateur canadien de bonne foi et qu'il avait payé le prix courant sur le marché canadien.

Pierre Larose n'est pas un simple charretier qui ne possédait rien au monde qu'une paire de chevaux et une voiture. Il était un fermier cultivant la ferme de Melle Chamberlain, à Frelighsburg, et le chèque qu'il reçut en paiement des porcs était payable à l'ordre du propriétaire. Il est impossible au ministre de dire que le marchand qui a déposé les $1,600 avait connaissance qu'un seul des animaux dans toute la cargaison était entré au Canada en contrebande.

Le ministre accuse M. Lagrange d'avoir dans le passé fait entrer des porcs en contrebande des Etats-Unis aux Canada. Tout ce que j'ai à dire, c'est que si le ministre a, dans ces endroits, des percepteurs de douane qui permettent à un homme de faire cette contrebande durant quatre ans et d'éviter l'amende, il est grand temps de les destituer et de les remplacer par des fonctionnaires qui feront leur devoir et puniront les contrebandiers. Ce marchand est disposé à faire face à un tribunal quelconque et à payer toute amende qu'on imposera si on le trouve coupable; mais après avoir de bonne foi fait un dépôt au percepteur des douanes à Saint-Jean, sur la promesse de ce dernier de le rembourser

au complet si on découvrait la provenance des porcs, et après avoir perdu quatre ans d'intérêt de cet argent, sans obtenir du ministre ni lettre ni avis de la confiscation de son dépôt, il s'indigne de ne recevoir qu'un simple billet lui disant que son dépôt est confisqué, et sans qu'aucune raison lui en soit donnée.

Il y a une chose que le ministre pourrait toujours faire: M. Lagrange a donné $25 à un député conservateur pour intervenir en sa faveur; or, je demanderai au ministre d'intervenir auprès du député pour faire rembourser cet somme à M. Lagrange.

Si le ministre a des preuves de la culpabilité de ce marchand, il devrait le traduire devant les tribunaux, mais je m'oppose, et je crois que j'ai là-dessus l'assentiment de tous les députés de bonne foi, à ce que le ministre des Douanes se constitue juge et jury dans tous les cas qui viennent devant lui, surtout quand il n'a d'autres preuves que des racontars pour établir que cet accusé a pu, il y a deux ou trois ans, faire de la contrebande.

INDEMNITES AUX FAMILLES DES SOLDATS.

L'hon. FRANK OLIVER: J'ai pris quelque intérêt au débat du budget de la Milice, et la dernière fois qu'on a discuté ces crédits, le premier ministre a consenti à réserver un item pour me permettre de discuter une question particulière. Je ne retarderai pas la Chambre bien longtemps; je tiens seulement à consigner au débat mon opinion très accentuée et que d'autres partagent, que le temps est venu d'accorder une indemnité plus libérale à ceux qui dépendent des soldats en service actif.

Lorsque la guerre éclata, il fut décidé qu'une allocation s'élevant à $20 par mois serait accordée aux familles des soldats qui se sont enrôlés. Dans quelques cas, on ajoute à cette somme une partie de la solde que le soldat abandonne à sa famille. On a reconnu que ces sommes ne sont pas suffisantes pour faire vivre raisonnablement les familles de nos soldats, dans les circonstances actuelles; voilà pourquoi on a créé le fonds patriotique, afin de venir au secours des familles de soldats, lesquelles, au dire de la circulaire publiée par les organisateurs, ne sauraient vivre décemment avec une allocation d'absence et la partie de la solde qu'elles reçoivent.

L'année dernière, j'ai exprimé l'opinion que je désire répéter en ce moment, à savoir que quoique l'organisation du fonds patriotique soit très désirable et très nécessaire, afin de s'occuper des cas particuliers qui surgissent constamment à propos des familles que laissent après eux les soldats qui se sont enrôlés sous les drapeaux, il n'est ni juste ni raisonnable que ces familles soient obligées de compter sur les souscriptions du public pour obtenir les fonds qui sont absolument nécessaires à leur subsistance.

A l'époque de la déclaration des hostilités, nous avons été obligés évidemment de faire tout à la hâte; il est donc facile de comprendre que nous n'étions pas en mesure de tenir compte de toutes les circonstances à ce moment-là. Mais le temps a marché; plus d'un an et demi s'est écoulé depuis les débuts du conflit actuel; des circonstances se sont produites qu'il était impossible de prévoir à cette époque-là. Or, nous constatons à l'heure actuelle que le Fonds patriotique est appelé à débourser une somme déterminée, qui fait partie de l'allocation nécessaire accordée à la famille d'un soldat, sans tenir compte des circonstances extraordinaires qui surgissent assez fréquemment et qui devraient naturellement relever du domaine d'une organisation comme le Fonds patriotique.

Je constate que, dans l'est du Canada, le Fonds patriotique paie une allocation fixe de $5 par mois aux familles des soldats. Dans les provinces de l'Ouest, l'allocation est bien plus élevée que cela. Or, je le soutiens, du moment qu'il est établi à la lumière de l'expérience que la famille d'un soldat a besoin pour subsister d'une certaine somme en sus de l'allocation d'absence et de la partie de la solde que lui abandonne le soldat, on devrait augmenter d'autant l'allocation de séparation, de sorte que le Fonds patriotique serait débarrassé de cette obligation.

Tant que la situation n'a pas été bien établie, nous avons eu raison de compter sur le Fonds patriotique, afin de remplir la lacune qui existait entre l'allocation qu'accorde l'Etat aux familles de nos soldats et la somme qu'il leur faut nécessairement recevoir pour assurer leur subsistance; mais maintenant que l'on sait à quoi s'en tenir à cet égard, le Gouvernement à toutes les bonnes raisons au monde d'augmenter le chiffre de l'allocation d'absence, de façon à libérer le Fonds patriotique des obligations permanentes qu'il a assumées, obligations qui exigent des sacrifices énormes de patriotisme et de la bienfaisance de la population.

L'honorable député qui préside avec tant d'habilité à l'administration du Fonds patriotique a affirmé que l'existence de cette organisation est nécessaire afin qu'elle

puisse intervenir et combler la différence entre les sommes qu'il faut aux familles des soldats pour subsister et les sommes que l'Etat leur alloue, parce que les conditions sont bien différentes dans les diverses provinces et parce que le Gouvernement est obligé de fixer les allocations à un chiffre uniforme, qu'il s'agisse d'une province ou d'une autre. Cet argument était parfaitement valable au début des hostilités, alors que nous nous trouvions en face d'une situation nouvelle, mais à l'heure actuelle, maintenant que les conditions sont devenues régulières, il est absolument établi qu'en Colombie-Anglaise la famille d'un soldat a besoin d'une somme de tant pour subsister décemment en l'absence de son chef, tandis que dans l'île du Prince-Edouard elle peut faire son affaire avec beaucoup moins.

D'un bout à l'autre de la Puissance, aujourd'hui, on est parfaitement au courant des faits et je soutiens que le moment est arrivé de débarrasser le Fonds patriotique du fardeau qu'il supporte actuellement, fardeau qui devrait peser sur les épaules de la nation en général.

Je me rappelle aussi avoir entendu le président du Fonds patriotique avancer une autre raison qui mélite en faveur de l'existence de cette organisation; C'est qu'il fournit l'occasion à ceux qui ne sont pas en mesure de s'enrôler de rendre service à la cause des alliés en souscrivant une partie de leurs richesses, de leur économies, selon le cas. C'est là une attitude très louable, à condition qu'elle ne dégénère pas en abus. Cependant, lorsqu'on fait constamment appel au patriotisme, à la libéralité et à la générosité des gens pour les engager à souscrire pour des fins qui devraient être du ressort de la nation tout entière, cela n'est pas juste et l'on devrait mettre un terme à ces méthodes.

Tant que la charge fut légère, cela n'avait pas d'importance qu'il fût porté par le Fonds patriotique ou par le pays; mais à l'heure actuelle elle pèse lourdement sur les épaules des citoyens généreux et qui ont répondu magnifiquement. Je ne crains pas de l'affirmer, aux demandes qui leur ont été adressées à venir jusqu'à ce jour. Les besoins du Fonds patriotique augmentent et nécessairement ils augmenteront sans cesse. Or, il n'est pas juste que, parce que certains citoyens du pays font preuve d'une générosité admirable, de pratriotisme et de bienfaisance, une partie seulement de notre population soit appelée à porter ce lourd fardeau sur ses épaules quand il devrait reposer sur les épaules de chaque citoyen du Canada qui devrait être appelé à y contribuer chacun selon ses moyens.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député est-il d'avis que le Fonds patriotique devrait cesser d'exister?

L'hon. M. OLIVER: Pas du tout.

L'hon. sir THOMAS WHITE: C'est l'impression qui m'est restée en écoutant les observations de mon honorable ami.

L'hon. M. OLIVER: Pas du tout.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Il laisse entendre que ce fardeau devrait reposer sur les épaules du public en général?

L'hon. M. OLIVER: Parfaitement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Si j'ai saisi le sens exact de ces paroles il demande que l'on soulage le Fonds patriotique de la charge qu'il supporte en ce moment?

L'hon. M. OLIVER: Non; je demande que le pays se charge de cette partie du fardeau que représente les sommes que le Fonds patriotique doit débourser afin de permettre aux familles de soldats de subsister; je soutiens que ces dépenses devraient être acquittés par l'Etat et non au moyen de souscriptions publiques. Du moment qu'il est établi que dans la province d'Ontario, par exemple, si la femme d'un soldats, à part l'allocation d'absence de $20 et la partie de solde qui lui est laissée, disons $15, a besoin encore pour vivre d'une allocation de $5 de la part du Fonds patriotique, je soutiens que c'est l'Etat et non le Fonds patriotique qui devrait être appelé à débourser cette indemnité supplémentaire. L'idée que je me fais du rôle que doit jouer le Fonds patriotique, c'est de s'occuper des cas extraordinaires qui se présentent constamment et que l'Etat ne saurait être en mesure de soulager. Voilà le véritable rôle de cette organisation, suivant moi.

Mais il n'est certainement pas juste que ce fonds qui est constitué au moyen de souscriptions publiques et auquel une partie seulement de la population contribue, devrait être appelé à débourser des fortes sommes afin d'acquitter des obligations fixes, qui sont jugées absolument nécessaires, et qui devraient assurément être déboursées par l'Etat en général; de cette façon-là, chaque citoyen devrait assumer sa part du fardeau et des responsabilités.

M. SCHAFFNER: Etes-vous en faveur de l'augmentation de l'allocation d'absence?

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

M. SCHAFFNER: Sous le régime du Fonds patriotique, le chiffre des allocations varie selon les différentes provinces?

L'hon. M. OLIVER: Certainement.

M. SCHAFFNER: Alors, comment pourrait faire le Gouvernement pour donner une allocation de tant dans une province et une allocation de tant dans une autre? Quel système pourrait-on bien adopter pour cela?

L'hon. M. OLIVER: Immédiatement après la déclaration de guerre, alors que la situation n'était pas encore arrêtée et que l'on ne savait à quoi s'en tenir, on a eu parfaitement raison d'avoir recours à l'assistance du Fonds patriotique; j'ai entendu le président lui-même de l'organisation invoquer cette raison; mais la situation n'est plus la même aujourd'hui. Il est parfaitement établi en ce moment, qu'en Colombie-Anglaise, une famille a besoin d'une somme minime afin de subsister, dont une partie lui est fournie par le Fonds patriotique. Il n'y a pas de raison au monde qui justifie le Gouvernement d'avoir recours à l'assistance du Fonds patriotique afin de ne verser qu'une allocation minimum aux familles de nos soldats. Il n'y a pas de raison au monde qui puisse empêcher l'Etat de verser à ces familles les sommes qui sont nécessaires afin d'assurer leur subsistance.

L'hon. M. HAZEN: Si j'ai bien compris, mon honorable ami prétend que le Gouvernement devrait payer aux familles de nos soldats les sommes dont elles ont besoin pour vivre, en sus de l'allocation d'absence de la partie de solde que le soldat leur abandonne et de l'allocation qu'elles reçoivent du Fonds patriotique. Si nous suivons cette politique, quel sera le rôle du Fonds patriotique en tout cela?

L'hon. M. OLIVER: Le rôle du Fonds patriotique, c'est de s'occuper des cas particuliers qui peuvent se produire, et dans lesquels les allocations ordinaires ne suffisent pas afin de garantir la famille d'un soldat contre le besoin. Après les débats qui ont eu lieu à ce sujet, je puis dire qu'il y a des centaines de ces cas-là, de sorte que nous avons absolument raison d'avoir un fonds patriotique afin de s'occuper de ces familles.

Mais à part cela, nous savons tous que le Fonds patriotique est appelé à verser aux familles de nos soldats, une allocation fixe de tant, à la Colombie-Anglaise, une allocation de tant dans Ontario, dans l'île du Prince-Edouard et ainsi de suite. Or je soutiens que l'on ne devrait pas faire appel au patriotisme et à la générosité des citoyens afin de faire face à ces besoins déterminés des familles des soldats. C'est le trésor public qui devrait débourser les sommes en question. Ce n'est pas juste, ni pour le soldat et sa famille, ni pour le service, ni pour l'Etat que la situation actuelle se prolonge.

Permettez-moi de vous signaler, à ce propos, qu'à nombre d'endroits, d'un bout à l'autre du pays, on se rend compte que le système en vigueur pour la perception des sommes qui vont au Fonds patriotique ne s'appuie pas sur une base juste. Il arrive qu'un conseil de comité dise: Nous allons contribuer tant au Fonds patriotique, et ensuite on a recours à la taxe afin de prélever la somme qui a été fixée.

C'est ce que font les conseils municipaux; ils prélèvent le montant de leurs contributions au Fonds patriotique en imposant une taxe. Il est temps que l'Etat impose lui-même la taxe nécessaire et que l'on cesse de s'adresser à la bonne volonté et au patriotisme du public. Cette idée, je la trouve d'autant plus opportune que l'augmentation graduelle des exigences va probablement coincider avec un certain ralentissement dans les souscriptions au Fonds patriotique, et il ne faut pas que les familles de nos soldats manquent de recevoir l'aide qu'on leur a promise.

En s'enrôlant, le soldat comptait que sa famille toucherait l'allocation à l'absence la partie de sa solde qu'il lui aurait cédée, et une somme fixe provenant du Fonds patriotique. Bien que cette espérance ne fût fondée sur aucune obligation légale, le pays est tenu, en honneur, de voir à ce qu'on ne la trompe aucunement. Par malheur, depuis quelque temps on a opéré certains remaniements et réduit le tarif des allocations destinées aux familles des soldats, parce qu'on a redouté l'épuisement prochain du Fonds patriotique. Des incidents comme ceux-là créent de l'inquiétude il ne devrait pas s'en présenter, mais il s'en présente, et ils sont de nature à nuire à la cause. L'Etat devrait remplir lui-même ses obligations envers les familles des soldats et ne réserver aux administrateurs du Fonds patriotique que la tâche de répondre aux exigences imprévues et extraordinaires, concernant ces familles.

Il est un autre point que je trouve assez important et assez sérieux pour ne pas le

laisser passer inaperçu. Quand il s'est agi des crédits de la Milice, j'ai eu l'occasion de considérer cette partie de l'armement des troupes qui consite en fusils et en mitrail leuses. Le premier ministre a dit qu'on avait fait un rapport au sujet du fusil Ross dont les troupes canadiennes sont armées. Je lui ai demandé si ce rapport pouvait être rendu public et il m'a répondu dans la négative. J'en conclus que si le rapport eût été favorable il aurait pu être et aurait été rendu public et que, s'il ne l'a pas été, c'est qu'on doit l'avoir jugé défavorable. Je comprends toute la responsabilité que j'assume, mais je comprends aussi celle qui incombe à un député du peuple; elle exige qu'il n'épargne aucun effort pour assurer au plus haut degré possible l'efficacité de nos troupes et surtout l'efficacité des armes mises à leur disposition. Dans son édition de ce matin, le "Citizen" d'Ottawa cite de prétendus passages d'une lettre du général Alderson qu'il représente comme commandant en chef des troupes canadiennes sur la ligne de feu, et la lettre est censée être une réponse à une lettre envoyée d'Ottawa à ce sujet.

L'hon. M. ROGERS: A qui est-elle adressée et quelle date porte-t-elle?

L'hon. M. OLIVER: Je ne le saurais dire, le journal ne donne pas la date. Ce journal important, publié dans la capitale du Canada, publie ces prétendus passages d'une lettre dont il attribue la paternité au général Alderson, commandant des troupes canadiennes en France. Je me demande pourquoi le Gouvernement laisse publier des écrits comme celui-là sans s'occuper de les contredire, s'ils sont susceptibles de contradiction.

Voici un passage de cette prétendue lettre du général Alderson. Le journal qui l'a publiée donne à entendre que la lettre est une lettre officielle:

"Peu après notre arrivée ici avec la première division", dit le général Alderson, je me suis aperçu que les soldats prenaient les lee-enfield qu'ils pouvaient trouver et laissaient de côté les fusils Ross. J'ai lancé un ordre pour faire cesser cette pratique, et avant la seconde bataille d'Ypres, cet ordre fut exécuté. L'expérience faite pendant la bataille ayant démontré que la culasse du fusil Ross était très exposée à bloquer, je fus obligé de laisser cet ordre devenir lettre morte. Quand la division fut ensuite armée de lee-enfield, les soldats manifestèrent leur contentement avec enthousiasme et l'on découvrit que la division possédait déjà plus de 3,000 de ces fusils.

Je ne me pose pas en défenseur du fusil Lee-Enfield, et bien que je sache, comme tout autre, qu'il n'a pas de supérieure, j'ai empêché, et j'empêche encore les soldats de la deuxième et de la troisi-me division de déprécier le fusil Ross.

[L'hon. M. Oliver.]

Je pense que le fusil Ross tire plus juste et—je le pense et le dis souvent—dans un concours entre tireurs d'égale force et dans le tir coup par coup, elle serait gagnante.

Le général Alderson parle ensuite d'un témoignage comportant que si l'on se sert de cartouches de trois différents modèles qu'il désigne, on ne peut pas compter que le fusil Lee-Enfield tirera plus de quinze cartouches.

"Voilà qui est de pure invention", déclare-t-il. "J'inclus copie d'un rapport concernant l'épreuve des cartouches que nous avions la dernière fois que Carson et Max Aitken sont venus ici. Vous y verrez que le lee-enfield a tiré de 100 à 125 coups, aussi rapidement que possible, avec des cartouches qui étaient toutes des trois modèles désignées, tandis que le fusil Ross a bloqué en tirant du 25e au 50e coup.

Ce rapport qui, comme vous le verrez, fut signé par Carson et Aitken, ne dit pas, comme il devrait le dire, que le fusil Lee-Enfield, bien que mis entre les mains de soldats qui n'y étaient pas habitués, a tiré ses 100 coups à peu près en moins d'un tiers du temps que le fusil Ross a pris pour tirer le même nombre de coups, et cela parce que le magasin du fusil Lee-Enfield se charge beaucoup plus facilement. Le rapport ne dit pas, non plus,—ce qui est pourtant le cas—que les soldats qui se sont servis du fusil Ross avaient les mains coupées et ensanglantées par suite de la difficulté qu'ils avaient à en retirer les étuis vides.

"Tous ceux qui étaient présents, et il y avait là plusieurs commandants et autres officiers, n'ont pu s'empêcher de remarquer ces points importants."

Le général Alderson parle ensuite du témoignage de l'auteur d'une certaine lettre qui dit que les cartouches des modèles en question se sont rendues dans les tranchées canadiennes "encore d'une façon mystérieuse". "Voilà encore", continue le général Alderson, "un fait qui milite contre le fusil Ross"; en outre, il confirme ce qu'on nous a dit officiellement, à savoir que tant que nous serons stationnaires nous pourrons priver de ces cartouches les unités armées du fusil Ross, mais que cela nous sera impossible quand nous serons en mouvement.

L'hon. M. PUGSLEY: De quelles cartouches s'agit-il?

L'hon. M. OLIVER: Je ne saurais le dire; mais ce sont des cartouches dont on se plaint. Je regrette que le premier ministre se soit trouvé absent quand j'ai soulevé cette question; mais l'item était à l'étude et j'ai été obligé d'en parler immédiatement, sinon je n'aurais pu en parler du tout. Je suis heureux de voir maintenant le premier ministre à son siège. J'ai dit que je trouvais cette déclaration fort grave, mais je ne conçois pas qu'on l'ait laissé publier par un journal de la capitale sans la contredire immédiatement et en détail, s'il y a lieu de la contredire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami eût peut-être fait mieux de soumettre la question à un de mes collègues, ou à moi-même, avant d'en parler à la Chambre. La déclaration publiée dans

la presse a été signalée au Gouvernement ce matin, et après avoir consulté mes collègues, j'ai pris une attitude à cet égard. Je dirai, tout d'abord, que lors même que le fusil Ross serait le meilleur du monde, on pourrait réussir à le déprécier en publiant des déclarations comme celles-là. Ce n'est certes pas rendre un service patriotique que chercher à déprécier la seule arme que nous puissions fabriquer à l'heure qu'il est. Personne n'est plus convaincu que le Gouvernement de l'absolue nécessité de mettre une arme efficace entre les mains de nos soldats qui sont sur la ligne de feu. Je l'ai dit au cours d'un débat pendant cette session, on a critiqué le fusil Ross, tout comme le fusil Lee-Enfield, et je répèterai ce que j'ai dit à ce sujet, à savoir que chacune de ces deux armes peut avoir certains avantages sur l'autre.

A ma connaissance, on n'a pas signalé au Gouvernement de lettre comme celle qui a paru dans le "Citizen" de ce matin. Quoi qu'il en soit, je tâcherai de m'assurer avant huit heures de la vérité des faits. La question est déjà à l'étude et l'on fera tout le possible pour découvrir l'existence de cette lettre. Quand même il serait vrai qu'elle a été écrite, je trouve qu'on n'a pas rendu à ce pays, à l'heure qu'il est, un service patriotique en la publiant sans en avoir d'abord parlé au Gouvernement. Je ne fais pas allusion, ici, à l'honorable député d'Edmonton; il a trouvé la lettre dans un journal et il l'a signalé à la Chambre; cependant, il lui donne, par le fait même, une plus grande publicité qu'elle n'en aurait eue.

J'ajouterai qu'au cours de la semaine écoulée nous avons prié le commandant en chef sur la ligne de feu de vouloir bien faire une épreuve du fusil Ross, tant pour sa propre satisfaction que pour l'information du Gouvernement canadien, absolument dans les mêmes conditions que celles où nos soldats sur la ligne de feu ont coutume de se servir de cette arme et de vouloir bien faire aussi une épreuve et un examen du Lee-Enfield, afin de constater les avantages et les inconvénients de chacune par rapport à l'autre. Je n'ai aucune raison de croire que sir Douglas Haig ne se soit empressé de faire de ces deux armes une épreuve et un examen aussi efficaces que possible.

Quand nous aurons ce rapport, le Gouvernement et ses conseillers militaires auront à décider s'il doit être rendu publics. Après toutes ces accusations, une enquête et des essais sont absoluments nécessaires; après avoir mûrement étudié la question avec le ministre de la Milice depuis une semaine, c'est ce que j'ai décidé.

Je répète qu'une enquête est instituée sur les moyens qui ont amené la publication de cette lettre et sur sa provenance. Nous prendrons ensuite des décisions nécessaires, dans l'intérêt du public et plus particulièrement dans l'intérêt des vaillants soldats qui se servent de ces fusils sur les champs de bataille.

L'hon. M. OLIVER: Je crois comprendre que le premier ministre donnera des renseignements au comité, à la reprise de la séance?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui.

L'hon. M. OLIVER. Nous sera-t-il alors permis de discuter la question?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Certainement.

L'hon. M. PUGSLEY: Je considère qu'il n'y a pas lieu de reprocher à l'honorable député d'Edmonton d'avoir saisi la Chambre de cette importante question. N'oublions pas que cette lettre est censée avoir été écrite par un officier qui commandait les troupes canadiennes en France et qui est aujourd'hui, je crois, à la tête du corps expéditionnaire canadien en Angleterre.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il n'est pas à la tête du corps expéditionnaire.

L'hon. M. PUGSLEY: Il a été à la tête des troupes canadiennes au front.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui, et la position qui lui a été donnée—j'ignore s'il l'occupe dans le moment—est celle d'inspecteur général du corps expéditionnaire en Angleterre.

L'hon. M. PUGSLEY: Il est difficile de supposer que le "Citizen" aurait publié une pareille lettre sans s'assurer qu'elle a été écrite par le général Alderson. Elle parait évidemment avoir été écrite en réponse à quelqu'un qui se croyait autorisé à s'adresser au général Alderson, pour avoir des renseignements concernant le fusil Ross. Je suppose que c'est une réponse à une lettre que le ministre de la Milice lui avait adressée. Elle a évidemment été écrite en réponse à un défenseur du fusil Ross.

Les expressions familières dont le général Alderson se sert pour parler de M. Carson et de sir Max Aitkin font voir que la lettre était adressée à un militaire avec lequel il était en relation intime. Puisque l'ho-

norable premier ministre a institué une enquête, je lui conseillerais de chercher à découvrir aussi si le ministre de la Milice a écrit au général Alderson et si la lettre qui est publiée est une réponse à celle du ministre.

C'est une question qui intéresse vivement la Chambre et le pays, et il est très important que nous soyons exactement renseignés. Notre devoir est de régler de la manière la plus satisfaisante toutes les questions concernant les armes fournies à nos soldats. Il est inutile de dire que ces armes doivent être les meilleurs possibles.

Je vois dans cette lettre une remarque assez inquiétante, au sujet des cartouches. Le général Alderson laisse entendre que, d'une manière ou d'une autre, on a distribué aux soldats des cartouches qu'on n'aurait pas dû leur distribuer. C'est encore une question qui demande à être tirée au clair et au sujet de laquelle la Chambre et le pays ont droit d'être renseignés. Je ne vois pas d'inconvénient à faire la vérité sur ces questions. Je considère que l'honorable député d'Edmonton a fait son devoir en saisissant la Chambre de cette affaire.

L'hon. M. ROGERS: Je désire modifier la résolution maintenant à l'étude, pour faire disparaître une erreur d'écriture. Je demande à ce que le mot "Randolph" soit mis à la place du mot "Robert" dans l'article du budget accordant une allocation de commisération à la famille de feu M. Fanning. La désignation exacte est "Randolph Fanning".

L'hon. M. LEMIEUX: Je suis chargé par la veuve de feu M. Laplante de demander au Gouvernement s'il ne pourrait pas faire quelque chose de plus pour elle. Il me semble qu'on aurait pu se montrer plus généreux à son égard. La famille a-t-elle été consultée à ce sujet?

L'hon. M. ROGERS: Je n'en sais rien.

L'hon. M. CASGRAIN: Nous avons pris tous les renseignements possibles sur la situation financière de Madame Laplante Une somme moins élevée avait d'abord été proposée, mais après une enquête, nous avons décidé de lui accorder $5000, comme une compensation raisonnable. Je crois que mon honorable ami sera aussi de cet avis.

L'hon. M. LEMIEUX: Je ne fais que rapporter ce qui m'a été dit. On prétend que M. Laplante a perdu dans l'incendie des manuscrits précieux qui auraient rapporté un joli revenu à sa famille, s'ils avaient été publiés comme c'était l'intention de M. Laplante de le faire. C'est pour cette raison que j'appelle l'attention du Gouvernement sur cette question. Si une enquête complète a été faite, je n'ai rien à ajouter.

(L'amendement de l'honorable M. Rogers est adopté).

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

Reprise de la séance.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Le message à sir Douglas Haig, le commandant en chef, ne lui a pas été envoyé depuis aussi longtemps que je pensais. Il n'a été expédié que depuis trois jours. Il est dit dans ce message qu'à la suite de certaines critiques, le gouvernement canadien avait décidé de s'en rapporter entièrement à la décision du commandant en chef, au sujet du fusil Ross, après les essais complets faits dans des conditions semblables à celles qui existent au front. Voilà où en est actuellement la question.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce un câblogramme que l'on a envoyé au commandant en chef?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Oui. J'ai demandé au général Hughes si la lettre qui a été publiée dans les journaux lui avait été adressée, et il m'a répondu négativement; il n'existe pas de trace de cette lettre dans le département. Je ne puis pas donner d'autres renseignements au comité.

L'hon. M. OLIVER: La nature de cette lettre et les déclarations qu'elle contient sont tellement graves, que le Gouvernement ferait bien de faire des démarches pour découvrir comment cette publication a pu avoir lieu dans de pareilles circonstances. Il existe une censure au Canada et si cette lettre n'a pas été écrite par le général Alderson, il y aurait certainement lieu de sévir contre ceux qui l'ont publiée.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Une enquête a été faite par le solliciteur général que j'avais chargé de voir le censeur à ce sujet. Ce dernier l'a informé qu'il n'avait pas eu connaissance de la publication ni de la lettre, avant de l'avoir lue dans les journaux. Nous n'avons pas l'intention de laisser tomber cette affaire.

L'hon. M. LEMIEUX: Sans vouloir adresser de reproches à qui que ce soit, je ferai observer que, l'an dernier, j'ai signalé au ministre de la Milice une lettre publiée par le "Canadian Courier" et signée par un soldat canadien qui est au front. Le

signataire de cette lettre dit que la première chose que les soldats canadiens ont fait en quittant l'Angleterre pour la France a été de se débarrasser du fusil Ross.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ajouterai que de pareils incidents ont pu se produire et qu'il ne faut pas y attacher trop d'importance. Je crois qu'une bonne partie de l'équipement du premier contingent canadien a été laissée au camp de Salisbury-Plain, au moment du départ des troupes pour le front. Une commission d'enquête instituée par les représentants du gouvernement canadien en Europe, a été chargée d'examiner la question, pour savoir si cet équipement était impropre au service. L'enquête a démontré que cet équipement était excellent, bien que non conforme en tous points, à celui de l'armée anglaise. Il est donc officiellement constaté que l'équipement donné à nos soldats, avant leur départ pour l'Angleterre, était entièrement propre au service.

M. NESBITT: J'ai interrogé tous les jeunes gens de la ville que j'habite et qui sont revenus du front; tous s'accordent à dire que le fusil Ross est une arme parfaite.

L'hon. M. ROGERS: Les questions que l'on soulève en ce moment sont très graves: Elles sont certainement de nature à impressionner vivement une partie notable de la population. Dans les remarques que vient de faire l'honorable député de Rouville, je suis certain qu'il n'a pas voulu....

L'hon. M. LEMIEUX: Je me suis borné à rappeler que ces critiques du fusil Ross ne sont pas nouvelles. L'an dernier, dans le seul dessein de me renseigner, j'ai lu au ministre de la Milice une lettre parue dans le "Canadian Courrier" et portant la signature d'un de ceux qui sont au front, lettre qui donnait des détails sur le départ pour la France, et qui déclaraient entre autres choses que le premier soin des troupes avait été de mettre de côté le fusil Ross. Je sais fort bien qu'il y a plusieurs concurrents pour la fourniture des armes en temps de guerre, et qu'il se peut fort bien que certains fournisseurs aient dans l'idée de jouer un mauvais tour au fusil Ross. je ne me prononce pas, mais je déclare que l'accusation n'est certainement pas nouvelle.

L'hon. M. ROGERS: Je me rends compte de ce que l'honorable député vient de dire. L'accusation n'est certainement pas nouvelle, et la lettre qui a été citée, si j'en saisis tant soit peu le sens, n'est pas nouvelle non plus, bien qu'elle ait été publiée sans date et sans l'adresse du destinataire. Mais elle semble faire naître l'idée qu'il y a un défaut grave, quoique cette idée ne serait pas entretenue si on interprétait bien la lettre, et si on connaissait les circonstances. Nous avons déjà appris qu'au premier départ de nos troupes il y avait du coincement dans le fusil Ross et dans le fusil Lee-Enfield, lorsqu'on employait différentes sortes de cartouches. Je crois que ce renseignement était exact; et si la lettre a été écrite à cette date-là, cet inconvénient n'existe plus, il va sans dire. On a remédié a l'état de chose dont les soldats se plaignaient alors.

La chambre du fusil Ross a été agrandie de manière à corriger les défauts qui existaient il y a un an. D'après les renseignements que j'ai pu me procurer, il n'y a pas eu de coincement dans le fusil Ross depuis plusieurs mois, surtout depuis que la chambre a été agrandie afin de recevoir presque toutes les sortes de cartouches qui peuvent être distribuées. Il est vrai qu'au commencement, lorsque la fabrication des munitions de guerre n'était pas aussi régulière qu'aujourd'hui, il y a eu des inconvénients, mais il est regrettable que cette lettre ait été publiée sans date, dans le dessein évident de tromper le public et de causer de l'inquiétude aux mères, aux sœurs et aux épouses des plus braves parmi les nôtres qui sont actuellement à la ligne de feu et qui combattent pour nous. La publication d'une lettre comme celle qui a paru dans le "Citizen" d'Ottawa est à déplorer. Je ne suis pas surpris que ce journal ait commis la faute de publier cette lettre, ou quoi que ce soit de nature à monter les têtes.

Je désire donner lecture d'une lettre ou deux des personnes qui sont au courant de la situation, afin de défendre, si faire se peut, l'idée fausse qu'a fait naître la publication de cette lettre, car je déclare qu'elle n'est pas officielle, que je sache. Je tiens du premier ministre qu'il ne l'a pas reçue et du ministre de la Milice qu'elle ne lui a pas été adressée. Par conséquent, si cette lettre existe, l'individu, qu'il soit employé public ou autrement, qui commet la faute de publier cette lettre de la manière mystérieuse dont elle a paru dans les journaux serait à sa place dans la tour de cet édifice; et quant à moi, je l'y logerais volontiers.

L'hon. M. PUGSLEY: Mais la tour est démolie.

L'hon. M. ROGERS: Je promets à mon honorable ami de trouver une tour conve-

nable pour l'auteur de cette lettre, si nous pouvons le trouver, et de prendre bien soin de lui. Qu'il me soit permis de lire la lettre suivante datée de Londres, 14 avril 1916:

Au major-général sir Sam Hughes.

Monsieur,—Il vous sera agréable d'apprendre que le lieutenant Ross, du 17e bataillon, a, pendant l'exercice cet après-midi, tiré 145 cartouches dans l'espace de 7 minutes. Je crois qu'on pourrait se rendre jusqu'à 165 cartouches. Le meilleur résultat obtenu, dit-on, a Hythe, avec le fusil Enfield, est de 121 cartouches.

Pendant les essais d'une minute, les fusils Ross ont donné une moyenne de 21 cartouches (approximativement) contre 17 cartouches (approximativement) pour le fusil Enfield. Je compte que le fusil Ross pourra faire mieux, mais non le fusil Enfield.

Un essai intéressant a été fait par huit tireurs. Quatre hommes habitués au fusil Enfield ont reçu des fusils Ross. Quatre hommes habitués au fusil Ross ont reçu des fusils Enfield. Ainsi qu'on aurait pu s'y attendre, ces derniers n'ont pas bien réussi avec le fusil Enfield, mais ce qui est digne de remarque, c'est que tous ceux qui étaient habitués au fusil Enfield ont, sans s'être exercés, dépassé ou égalé les meilleurs résultats obtenus précédemment avec le fusil Enfield. Les résultats détaillés nous seront envoyés sous peu.

Agréez mes salutations empressées,

(Signé): Roy B. Gibson.

Voici le rapport adressé au ministre de la Milice par le capitaine C. H. Ackerman.

Kingston (Ont.), 18 janvier 1916.

Le capitaine C. H. Ackerman,
Du 2e bataillon canadien.

Au major-général sir Sam Hughes,
Ministre de la Milice et de la Défense.
Ottawa.

Rapport sur le fusil Ross.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur la manière dont s'est comporté le fusil Ross dans la guerre de tranchées.

Le fusil Ross dont se servait la première division canadienne en France a été échangé contre le lee-enfield, pendant la deuxième semaine de juin, par le 2e bataillon dont je faisais partie. Je me suis moi-même servi de ce fusil dans les tranchées et je sentais que je faisais un travail beaucoup plus efficace que celui que j'aurais pu faire avec le lee-enfield, à cause du viseur amélioré et de la mire qui est protégée par un capuchon, ce qui assure une lumière uniforme, condition essentielle de la précision du tir. Le viseur est une grande amélioration sur l'ancienne hausse, parce que toute la puissance visuelle de l'œil se concentre sur un point à travers l'ouverture et que, lorsque la hausse est bien ajustée, l'œil se trouve en droite ligne avec la mire et la cible; c'est là à mes yeux, sa supériorité évidente sur le fusil Lee-Enfield. (Si elle n'était pas de nature à assurer un tir plus précis qu'avec le fusil Enfield, pourquoi l'association nationale s'est-elle opposée à ce qu'on l'employât au camp de Bisley en 1913.)

A la première bataille d'Ypres, à Saint-Julien et à Langemark, lorsque nous avons eu pour la première fois à soumettre ce fusil à une dure épreuve pendant le service actif, nous éprouvions de la difficulté à retirer l'étui de la cartouche ou à ramener la culasse mobile en arrière, après chaque coup, et je crois que d'autres bataillons ont éprouvé le même inconvénient. Lorsque notre bataillon est sorti des tranchées pour se reposer, j'ai eu l'occasion, d'après les instructions de mon supérieur, de faire l'essai de tous les fusils de ma compagnie qui avaient causé des ennuis. Pendant cet essai, j'ai constaté que la cartouche canadienne passait parfaitement bien et que certaines cartouches anglaises passaient assez bien, mais que la plupart de ces dernières retenaient la culasse mobile après chaque coup. On éprouvait la même difficulté sans tirer, ce qui prouvait d'une façon concluante que les diverses cartouches employées n'étaient pas uniformes. Peu de temps après, tous les fusils ont été enlevés à la première division canadienne, et la chambre a été légèrement élargie, de ·459 à ·464 à la base, et l'on a remédié par là à l'inconvénient qu'offrait l'adhérence de la culasse mobile pendant l'extraction de la cartouche.

Je suis moi-même sorti des tranchées avec une blessure, au mois de juin, et je n'ai pas pu observer moi-même le résultat de l'agrandissement de la chambre, mais depuis mon retour au pays, j'ai découvert que le défaut avait été corrigé, et je considère maintenant que le fusil Ross est le plus parfait des quatre fusils dont j'ai eu l'occasion de faire l'essai, à savoir: le mauser (fusil allemand dont la mire n'est pas protégée et dont la hausse est ouverte), le lebel (fusil français, muni d'un appareil de visée semblable au précédent) et le Lee-Enfield (fusil anglais dont la mire est protégée en partie).

J'ai entendu dire que le viseur du fusil Ross était trop fragile, mais après quatre mois de guerre dans les tranchées, trois hausses au plus m'ont causé des ennuis dans mon peloton de 55 hommes. Ces ennuis provenait de ce qu'on laissait tomber le fusil sur un corps dur, lorsque la hausse était levée; le même accident pourrait facilement arriver à un fusil Enfield.

Lorsque nos soldats ont vu le Lee-Enfield pour la première fois, ce qui leur a le plus plu, c'est que le magasin contient deux charges ou dix cartouches. Cela a d'abord semblé un avantage, mais dans la pratique a causé une plus grande perte de cartouches qu'avec le fusil Ross. Il ne faut pas perdre de vue que dans la guerre actuelle de tranchée, plusieurs centaines de milliers de cartouches sont employées en pure perte dans les fusils, faute d'une cible convenable; et que, si l'on tient compte de la difficulté d'apporter des cartouches pendant l'action, celui dont le magasin renferme dix cartouches les dépensera probablement inutilement toutes les dix.

Il est vrai qu'au cas d'une attaque allemande contre nos tranchées, le soldat a plus de confiance lorsqu'il sait qu'il y a dix cartouches de prêtes sans recharger son arme, mais l'expérience m'a appris que c'est rarement par la fusillade qu'on repousse les attaques contre nos tranchées. C'est par l'artillerie, les mitrailleuses, les bombes et les ouvrages de défense ordinaire établis en avant des tranchées, tels que les fosses, les barricades de fil de fer, et le reste.

Ce qui précède est un compte rendu fidèle de ce que j'ai appris au sujet du fusil en usage dans l'armée canadienne, et je suis convaincu que je ne pourrais pas désirer un meilleur fusil pour aller de nouveau au feu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): C. H. Ackerman,
Capitaine,
2e bataillon canadien.

[L'hon. M. Rogers.]

Voici une autre lettre de J. C. Macdougall, de Shorncliffe:

Relativement à la dépêche du 14 du courant reçue du ministre concernant le coincement dans les fusils Lee-Enfield et Ross lorsque des cartouches défectueuses sont employées.

Aucun cas de coincement de l'un ou de l'autre de ces fusils ne s'est produit ici depuis des mois, et la confiance que l'arme et la cartouche inspirent au soldat a été justifiée. Il y a eu autrefois des coincements lorsqu'on employait des cartouches B. 14 et G. 14 et certains modèles de cartouches D. C. On a alors retiré les cartouches défectueuses.

Je désire aussi lire un extrait du rapport d'une personne dont le nom sera accueilli avec respect non seulement par les membres de la Chambre, mais par toute la population canadienne, relativement à cette importante affaire. Si je retiens la Chambre, c'est dans le dessein de consigner ce document dans le hansard, afin que la population canadienne, qui s'intéresse si fort au bien-être de nos soldats, ne ressentent pas d'inquiétude. Cette lettre est datée du quartier général à Shorncliffe 26 avril 1916, et elle est adressée à sir Sam Hughes:

Essais de tir rapide avec les fusils Ross et Lee-Enfield.

Je vous transmets sous ce pli un rapport (que je viens de recevoir) relativement à des essais de tir rapide faits avec les fusils Ross et Lee-Enfield sur les champs de tir de Hythe le 8 avril 1916, ainsi que le tableau des résultats qui démontrera que le fusil Ross est une arme supérieure au Lee-Enfield et une arme qui permet de tirer plus rapidement tout en maintenant la même précision.

Amitiés sincères,
Votre tout dévoué,
(Signé): H. B. Steele,
Major-général.

Le tableau ci-après montre les résultats de l'épreuve dont parle le général Steele:

Voici le rapport que nous a envoyé le général Steele pour l'information du ministère et celle du public:

Bureau de la Mousqueterie,
Quartir général,
Division canadienne d'instruction.
Shornclifft.
11 avril 1916.

Le lieutenant-colonel E. Prismall,
Attaché au service de la mousqueterie.
Au général commandant
la division canadienne d'instruction.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'une démonstration de tir rapide, faite avec le fusil Ross et le fusil Lee-Enfield, a eu lieu à Hythe, sur la cible, A à 2 heures 30, le 8 avril 1916, en présence des officiers suivants:

Major-général S. B. Steele, commandant des troupes au camp de Shorncliffe.

Brigadier-général Landry commandant le 11e bataillon d'infanterie de réserve canadienne.

Lieutenant-colonel Ashton, commandant le 12e bataillon d'infanterie de réserve canadienne.

Lieutenant-colonel Cowan, commandant le 13e bataillon d'infanterie de réserve canadienne.

Lieutenant-colonel Prismall, officier d'état-major attaché au service de la mousquerie, et autres officiers des états-majors de division et de brigade et des bataillons de la division canadienne d'instruction.

Officier directeur: lieutenant A. Raker.

La démonstration fut divisée en deux parties:

1. Un groupe de tireurs employa le tir rapide, tirant autant de coups que possible à la minute.

2. Un tireur armé du fusil Ross et un autre se servant du Lee-Enfield tirèrent pendant sept minutes consécutives autant de coups qu'ils purent.

Les résultats ont démontré que des tireurs expérimentés peuvent employer un tir très rapide. Pour obtenir et garder un tir efficace, il est nécessaire, toutefois, de pratiquer constamment le chargement et le maniement de l'arme.

L'épreuve des sept minutes de tir continu a démontré d'une façon pratique jusqu'où est possible l'emploi du tir rapide considéré dans ses effets sur le tireur et sur l'arme. La fatigue des tireurs, l'échauffement du canon et, par voie de conséquence, la difficulté de la visée étaient évidents.

Les deux armes se comportèrent bien, l'extraction des étuis s'opéra facilement et le mécanisme de la culasse mobile fonctionna sans à coup.

Les cartouches employées étaient de la marque D. A. 1915.

Après cette démonstration, on fit tirer une série de coups avec des cartouches défectueuses (B. 14), et l'extraction des étuis vides donna lieu à de plus grandes difficultés dans le fusil Lee-Enfield que dans le Ross.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé): E. Prismall,
Lieutenant-colonel
Attaché au service de mousqueterie,
Division canadienne d'instruction.

A cette lettre est jointe un tableau portant les noms des tireurs et le nombre de coups tirés. Je le communiquerai au personnel du hansard, afin que le public sache que le fusil de l'armée canadienne est l'égal de n'importe quelle arme de guerre à l'heure actuelle. Le pays sera rassuré en apprenant que nos soldats ne sont pas exposés à pâtir des effets d'un arme défectueuse.

Je concède qu'au début de la campagne les munitions de qualité médiocre ont compromis la sécurité de nos hommes. Il est regrettable, je le répète, que le document qui a été livré à la publicité ait pu causer de l'inquiétude; mais c'est une pièce déjà vieille et l'on s'en est prévalu pour créer un sentiment de méfiance. L'incident est déplorable et il appartient à la Chambre de rectifier une information erronée et de contribuer à faire punir l'auteur, quel qu'il soit, de la publication d'une lettre sans en-tête, sans date et contenant une déclaration contraire aux faits.

Conditions: Distance, 200 verges; cible: silhouette de 2e classe; position: couché; 5 coups à la hausse; 1 minute de tir rapide.

Corps.	Nom et grade.	Fusil Ross. Nombre de coups tirés.	Ont touché.	B.	I.	M.	O.	Résultats.
17e	Bat. de réserve, lt. Ross	25	24	7	12	4	1	73
39e	" serg. Barrett	25	25	6	9	5	5	66
9e	" serg. Bay	24	20	7	10	3	0	64
	" serg.-major Laurie	23	23	2	11	10	0	61
32e	" serg.-major Borrowdale	21	19	4	9	6	0	55
11e	" sous-caporal Bell	21	21	4	12	4	1	61
55e	" serg.-quart.-mtre Loggie	20	20	7	8	4	1	61
9e	" serg.-major Pratt	19	19	1	8	0	0	68
	Totaux	173	171	48	79	36	8	509

Moyenne de coups tirés par chaque homme et par minute ..... 22·2
Moyenne des coups ayant porté ..... 21·3
Moyenne des résultats obtenus ..... 63·6

Corps.	Nom et grade.	Fusil Lee-Enfield. Nombre de coups tirés.	Ont touché.	B.	I.	M.	O.	Résultats.
11e	Bat. de réserve, caporal Orquhart	23	22	4	6	10	2	56
30e	" caporal Jackson	21	21	7	12	2	0	68
36e	" serg.-quart.-mtre Parker	20	20	8		1	2	63
39e	" serg. Caverley	19	11	2	0	7	2	24
55e	" soldat Morris	19	18	1	7	4	6	39
17e	" serg. Reed	18	18	0	13	4	1	48
12e	" serg.-major Smith	17	15	0	7	7	1	36
	Totaux	137	125	22	54	35	14	334

Moyenne de coups tirés par chaque homme et par minute ..... 19·5
Moyenne des coups ayant porté ..... 17·8
Moyenne des résultats obtenus ..... 47·7

[L'hon. M. Rogers.]

L'hon. M. OLIVER: Je ne veux pas exagérer l'importance de ce rapport, mais je puis difficilement m'entendre avec le Gouvernement qui semble vouloir diminuer la portée de ce document. J'ai, ici, une copie du ,'Toronto Globe", de ce matin, qui contient, en première page, le même article tiré du "Citizen" d'hier soir. Il semblait donc que l'article a réellement paru dans le "Citizen" dans une édition que je n'ai pas lue, et qu'on l'a télégraphié par tout le Canada. Je crois qu'étant données ces circonstances, la question de savoir si une lettre semblable a été écrite par le général Alderson mérite d'être étudiée.

Le général Alderson avait le commandement des corps expéditionnaire canadien en France, et il a dû avoir acquis une certaine réputation et une certaine expérience avant qu'on lui confiât ce commandement. Lorsqu'un homme chargé des responsabilités énormes qu'on lui avait longtemps imposées, comme officier commandant durant une phase sérieuse de la campagne, conclu par écrit, les déclarations qu'on relève dans cette lettre, si elles ont été faites par le général Alderson. Je ne puis qu'exprimer mon regret que le Gouvernement ne juge pas opportun de traiter cette question d'une façon différente.

Il ne s'agit pas d'ergoter sur les mots; il n'est pas question de soumettre la preuve de l'opinion que telle ou telle personne entretient sur l'avantage de ce fusil particulier pour des fins de démonstration ou pour le tir à la cible. La question est de savoir ce que vaut ce fusil sur le champ de bataille. C'est une question sérieuse sur laquelle le général Alderson se prononce catégoriquement. Il fait les déclarations les plus catégoriques et les plus précises à ce sujet. Je le répète, la question est sérieuse et on ne peut y répondre qu'en établissant une preuve contraire sur le résultat de l'emploi de ce fusil pour le service actif. Je fais respectueusement observer que le premier devoir qui incombe au Gouvernement, c'est de se convaincre lui-même si le général Alderson a écrit ou non cette lettre. Dans l'affirmative, le général Alderson tombe dans un discrédit absolu, en sa qualité de militaire, ou bien, nous sommes laissés entièrement sans défense quant aux qualités de ce fusil pour le service actif.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ignore ce que mon honorable ami (M. Oliver) veut dire, lorsqu'il laisse entendre que le Gouvernement aurait dû prendre une autre attitude. Nous avons adressé une lettre au commandant en chef, sir Douglas Haig, qui a la haute main absolue sur les troupes anglaises et canadiennes au front. Nous lui avons dit que nous laissions la question à son jugement, après les essais qu'on ferait des deux fusils, dans des circonstances exactement semblables à celles qui leur seraient faites lorsqu'on s'en servirait au front. Cela signifie, si je comprends bien, après avoir soumis la question au général Hughes, entre autre choses, qu'on devrait faire l'épreuve de tir ordinaire; que le fusil devant être jeté dans la boue ou le sable et éprouvé dans les mêmes circonstances qui dans le cours ordinaire des choses, au front, de façon à ce qu'il fût possible de constater, après tout cela, s'il y a coincement ou si le fusil a d'autres défauts.

Après cette épreuve et après que le rapport en aura été communiqué à sir Douglas Haig, le commendant en chef anglais, toute l'affaire sera soumise à son jugement et à sa discrétion. Si mon honorable ami à quelque meilleur moyen à suggérer, je serais heureux qu'il nous en fit part, parce que je désire vivement faire tout ce qu'il est possible pour assurer à nos troupes qui sont au front l'usage du meilleur fusil qu'on puisse trouver. Jusqu'à présent je n'ai pas entendu consulter d'attitude qui semble plus utile que celle que nous avons déjà prise.

L'hon. M. REID: J'aimerais dire que j'ai discuté les mérites du fusil Ross avec mon beau-frère, le colonel R. L. Labatt, qui s'est trouvé à la bataille de Saint-Festubert, et il m'a dit que le fusil Ross avait donné entière satisfaction et qu'il ne le cédait en rien au lee-enfield. Il m'a informé que des soldats des Iles-Britanniques, qui se servaient du lee-enfield, ont été simplement heureux de pouvoir l'échanger pour le fusil Ross. J'ai également discuté la question avec le capitaine Kidd, un autre officier du 56e. Il m'a dit que le fusil Ross donnait entière satisfaction. J'ai aussi débattu ce sujet avec plusieurs autres officiers de retour du front et, dans chaque cas, ils m'ont dit qu'ils préféraient le fusil Ross au Lee-Enfield. Chaque fois que j'ai discuté les mérites du fusil Ross avec des soldats de retour du front, ceux-ci ont fait l'éloge de cette arme.

M. MORPHY: Monsieur le président, je n'avais nul désir de prendre part à ce débat, mais lorsque la question a été soulevée, je me suis rendu à ma chambre pour y chercher le résumé écrit d'une conversation que j'avais eue avec un officier de retour du front depuis deux mois. J'avais eu un long entretien avec lui sur l'équipe-

ment de nos troupes, et au cours de cette conversation j'ai pris quelques notes et je trouve ce qui suit sous l'en-tête de "Le fusil Ross."

Il n'y a pas en Europe, de meilleure arme que le fusil Ross que l'on veut comparer avec le lee-enfield. La différence entre les deux, qui a fait le sujet de beaucoup de discussion, en Angleterre, est en faveur des hausses du lee-enfield, mais si le fusil Ross avait les hausses de même espèce, pouvant durer plus longtemps, il serait, croit-on, la meilleure arme employée en campagne.

Tel était l'avis de cet officier, avis qu'il m'a donné au cours d'une conversation sur l'équipement de nos troupes au front. Il y a déjà quelques jours, j'ai lu dans les journaux, la nouvelle qu'on avait communiqué aux troupes canadiennes, soit dans une formule préparée au dactylographe soit dans une formule imprimée, une série de questions, la plupart d'une nature insinuante; concernant les préférences des troupes pour le fusil Ross ou le lee-enfield. Les questions—dont j'ai vue une liste—étaient entièrement insinuantes et elles avaient pour but de provoquer une réponse favorable au lee-enfield et contraire au fusil Ross. Il peut se faire que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) eût voulu laisser croire cette propagande peut être organisée par des gens intéressés à vendre un autre fusil. A titre de Canadien, je me réjouis d'apprendre que le pays a envoyé environ 50,000 fusils de fabrication canadienne pour aider les troupes en campagne, à l'heure qu'il est, alors qu'on ne pouvait pas se procurer ailleurs assez de fusils pour le service au front. On doit féliciter le pays et le Gouvernement de la prescience dont ils ont fait preuve, en envoyant ces fusils à nos troupes, même s'ils n'étaient pas les meilleurs qu'il y eût sur le champ de bataille, car, après tout, ils rendent des services que la plupart de ceux qui en comprennent le fonctionnement se plaisent à reconnaître, en termes élogieux. J'aimerais appeler l'attention du Gouvernement d'une façon particulière sur une autre déclaration de cet officier dont j'ai parlé. Voici:

Tous les changements qu'on fait au canon et la hausse du fusil Ross pourraient et devraient être faits au Canada.

J'appellerais sur cet avis, l'attention du Gouvernement et je lui demanderais d'étudier ce point, c'est-à-dire, que s'il faut des changements au fusil, le travail devrait s'exécuter ici de façon à donner de l'ouvrage à nos ouvriers.

L'hon. M. PUGSLEY: Etant donné ce que le ministre des Travaux publics (M. Rogers) a déclaré et le renseignement très satisfaisant qu'il a fourni sur les qualités du fusil Ross, je crois qu'il est malheureux que mon honorable ami d'Edmonton ait soulevé cette question, parce que cette lettre, ou cette prétendue lettre, aura nécessairement une immense publicité par tout le Canada et que sa publication créera beaucoup de malaise et d'appréhension.

Il importe grandement qu'on obtienne une déclaration publique, en ce Parlement, à propos de cette affaire. J'approuve entièrement ce que mon honorable ami le premier ministre (sir Robert Borden) dit des intentions du Gouvernement, mais il me semble qu'on ne peut ignorer cette lettre ou cette supposée lettre du général Alderson. Je fais respectueusement observer qu'il est du devoir du Gouvernement de scruter à fond cette question, de découvrir si cette lettre est bien celle envoyée par le général Alderson et, dans l'affirmative, les circonstances dans lesquelles elle a été envoyée.

C'est certainement une affaire sérieuse pour le général Alderson d'avoir écrit une lettre semblable. Evidemment, c'est une affaire des plus grave pour quiconque a écrit une lettre prétendant avoir été écrite par le général Alderson, c'est une sérieuse affaire pour un journal de publier cette prétendue lettre du général Alderson, si celuici ne l'a pas écrite, et c'est une chose grave pour le général Alderson d'avoir écrit une lettre dépréciant le fusil Ross qui est, ainsi que mon très honorable ami l'a déclaré, C'est, pensez-y bien pour lui d'avoir rabaissé les qualités de cette arme, et le le seul fusil de fabrication canadienne. Le Gouvernement devrait découvrir, en se mettant en communication avec le général Alderson ou avec quelqu'un qui connaît le général Alderson, s'il a écrit cette lettre et quelle était son excuse pour agir ainsi. Je croirais qu'il serait tout-à fait possible de remonter à l'origine de la question et d'obtenir le renseignement requis sur ce point.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce serait certainement une question très sérieuse pour le général Alderson ou pour toute autre personne d'écrire une lettre semblable, et la seule excuse qu'il pourrait invoquer pour l'avoir écrite serait l'intention qu'il avait de remédier à un état de choses qu'il estimait préjudiciable. Mais il serait également très sérieux pour quelqu'un d'être la cause de la publication de cette lettre, sans avoir obtenu l'autorisation voulu pour en agir ainsi. Il y a, je pense, chaque semaine et chaque mois, des

centaines de lettres importantes en elles-mêmes, destinées à améliorer la situation de nos forces militaires ou navales ou au front, qu'il ne serait pas opportun de rendre publiques, non seulement pour la raison qu'elles pourraient jeter de l'inquiétude dans le public, mais encore pour cette autre raison qu'elles fourniraient à l'ennemi des renseignements qu'il doit ignorer.

Je dois dire que quelle que soit la personne qui ait pris sur elle de faire publier cette lettre ou prétendue lettre, elle s'est chargée d'une responsabilité très grave. Le corps d'armée du Canada occupe présentement, à ma connaissance, une très importante position, que je pourrais appeler un poste d'honneur, sur la ligne de bataille en France et en Belgique. Dans le moment actuel où les opérations indiquent la possibilité d'événements de la plus grande importance, il est très dangereux d'apprendre à l'ennemi, même si le fait était vrai, que le fusil dont sont armées, toutes ou en partie, les troupes canadiennes, est une arme défectueuse.

Je ne voudrais pas dire tout ce que je pense d'une pareille conduite; mais d'après moi, personne ne pouvait prendre sur lui une plus sérieuse responsabilité. Le Gouvernement va certainement prendre les moyens de savoir si cette lettre est authentique, et si elle ne l'est pas, qui l'a fait publier comme étant authentique. Si l'on découvre que la lettre est authentique, l'enquête devra être poursuivie plus loin. Le Gouvernement veut savoir qui a donné cette lettre au journal et pour quel motif a-t-il rendu publique une pièce qui pouvait être utile à l'ennemi et ne pouvait rendre aucun service au peuple canadien. Pourquoi surtout l'a-t-on publiée avant de se renseigner, à une époque où, si le commandant en chef a agi suivant nos instructions, on a commencé déjà une enquête comme celle que j'ai signalée ici ce soir? Je puis assurer mon honorable ami que l'affaire n'en restera pas là.

L'hon. M. OLIVER: Je veux seulement appeler l'attention sur un fait, ou prétendu fait, rapporté dans cette lettre, afin d'appuyer davantage l'avis exprimé par moi, que des essais faits sur des cibles ou dans les camps ne constituent pas une épreuve suffisante d'un fusil qui doit servir sur les champs de bataille.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce n'est pas ce genre d'essais dont nous avons parlé.

L'hon. M. OLIVER: On prétend que le général Alderson aurait dit que dans la seconde bataille d'Ypres, le fusil Ross refusa de fonctionner au point qu'il refusa de maintenir la défense qu'il avait faite aux soldats canadiens d'échanger leurs fusils pour des Lee-Enfield.

"Lorsque la divsion a été armée, dit-il, avec Lee-Enfield, les soldats ont applaudi bruyamment en apprenant la nouvelle, et l'on a découvert qu'il y avait déjà 3,000 Lee-Enfield dans la division." C'est-à-dire que, d'après cette lettre, contrairement aux ordres du général, 3,000 soldats avaient mis de côté le fusil Ross et avaient pris le Lee-Enfield. Or, le facteur principal dont dépend la vie des soldats et leur succès dans la bataille, est la valeur du fusil qui est mis entre leurs mains, et je ne puis pas m'imaginer que 3,000 soldats, des hommes intelligents, voulant le succès de nos compatriotes, se dépouilleraient du meilleur fusil qui existe et s'armeraient d'un fusil moins bon.

Ceci est la vérité ou ne l'est pas. Si cette lettre a été écrite par le général Alderson, nous sommes obligés d'admettre que le fait est affirmé. S'il est vrai, le temps des paroles est passé. Il ne s'agit plus maintenant de savoir ce que nous allons dire, mais ce que nous allons faire. Le premier ministre a annoncé ce qu'il se propose de faire, et c'est certainement l'attitude qui s'impose.

On aurait dû prendre ces mesures il y a déjà longtemps, parce que si l'état de choses relaté dans cette lettre existait réellement, avant la deuxième bataille d'Ypres, le Gouvernement a dû en avoir eu connaissance de quelque manière, et sous une forme qui devait mériter considération. Je ne puis pas m'imaginer autre chose et, dans ce cas, ce n'étaient pas des paroles, mais des actes qu'il fallait. C'est certainement prendre une grosse responsabilité que de dénoncer un pareil état de choses, mais on me permettra de dire que son existence est une responsabilité mille fois plus grande.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: L'honorable membre doit avoir oublié ce qui a été dit plus d'une fois, dans cette Chambre, ou alors il n'aurait pas prononcé les paroles qui viennent de tomber de ses lèvres. Le seul défaut du fusil Ross dont j'ai jamais entendu parler avant ma visite en Angleterre, l'année dernière, et au cours de cette visite, c'est que la culasse mobile bloquait quelquefois; autant que je puis me rappeler, je n'ai jamais entendu parler d'aucun autre défaut. Ce coincement n'est pas particulier au fusil Ross; il se produit aussi, quoique dans un degré moindre, dans le fusil Lee-Enfield; et si nous avions retiré le fusil Ross et l'avions remplacé avec le

Lee-Enfield, le même inconvénient se serait produit si l'on s'était servi des mêmes cartouches.

En outre, autant qu'il est à notre connaissance, on ne pouvait se procurer de fusils Lee-Enfield. J'ai câblé en Angleterre, il y a environ cinq ou six semaines, pour savoir s'il y aurait de nouvelles commandes de fusil Ross après le mois d'avril 1917. J'ai demandé si, au cas ou la guerre ne serait pas terminée alors et au cas où il nous faudrait plus de fusils, nous pouvions compter sur le gouvernement anglais pour nous en fournir après le mois d'avril 1917, et en quelle quantité. Nous n'avons pas reçu de réponse qui nous autorise à pouvoir compter sur un seul fusil après cette date.

Après que l'on eut découvert que le fusil Ross, de même que le fusil Lee-Enfield, bloquait avec un certain modèle de cartouches, mais pas avec d'autres, on a cru désirable d'agrandir la chambre du fusil Ross. Le gouvernement anglais a lui aussi, comme j'en suis informé, décidé d'agrandir le tonnerre du fusil Lee-Enfield. Dans les deux cas, cette décision a été prise pour la même raison précisément. Je n'affirme pas que le fusil Lee-Enfield coinçoit autant que le fusil Ross. Je n'en sais rien; j'ai entendu des assertions contradictoires à cet égard.

Le ministre de la Milice a ordonné que l'agrandissement de la chambre du fusil Ross fût pour plus de sûreté un peu plus prononcé que celui de la chambre du fusil Lee-Enfield. On m'informe que tous les fusils Ross sont revenus et que le changement dans le calibre de la chambre a été fait, et que dans les nouveaux fusils Ross qui sont fabriqués depuis ont fait la chambre plus grande.

Mon honorable ami dit que le Gouvernement aurait dû agir plus tôt. La seule difficulté dont j'aie entendu parler était celle que le fusil s'obstruait. Le Gouvernement s'est renseigné auprès des meilleurs spécialistes qu'il a pu obtenir, et a fait au fusil Ross la même amélioration qui a été faite au fusil Lee-Enfield, suivant l'avis des experts militaires anglais. Comme je l'ai dit précédemment, la chambre du fusil Ross a été agrandie un peu plus que celle du Lee-Enfield. Malgré cela, il a circulé de temps à autre des critiques du fusil Ross. Nous avons cherché à nous tenir renseignés. Nous avons communiqué plusieurs fois avec sir George Perley. Sir George a assisté à des essais dans lesquels, me dit-il, lorsque l'on employait de bonnes cartouches, il avait vu tirer cent bonnes cartouches des deux modèles, sans la moindre difficulté, avec le fusil Ross et avec le Lee-Enfield, sans éclatement en arrière ou autre accident. Mais il a été témoin aussi que l'on éprouve des difficultés avec les deux fusils lorsque l'on a des cartouches inférieures. S'il y a quelque chose de plus que nous aurions pu faire, je serais heureux que mon honorable ami nous le dise.

A cause de nouvelles difficultés, nous avons écrit au commandant en chef—ce n'est pas une chose que nous nous proposons de faire, ainsi que l'a dit l'honorable député, mais une chose que nous avons faite— lui demandant d'ordonner des essais du fusil Ross et du fusil Enfield dans des conditions précisément semblables, autant qu'il sera possible, à celles qui se rencontrent sur le champ de bataille, afin que nous puissions connaître quelle est la valeur de chaque fusil, lorsque les soldats s'en servent dans les tranchées; jeter les fusils dans le sable ou dans la boue; les enfouir dans la boue, les en retirer et tirer; les plonger dans l'eau; les soumettre à toutes les conditions qui peuvent se produire sur le champ de bataille. Si l'on peut faire un meilleur essai que celui-là, pour ma part, je n'en connais pas. Je suis tout disposé à recevoir des avis et, s'ils sont raisonnables, à les mettre en pratique.

L'hon. M. OLIVER: Le premier ministre peut-il nous dire à quelle occasion la première division canadienne a fait l'échange du fusil Ross pour le fusil Lee-Enfield?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Ce que nous savons, c'est que l'échange a été fait. Nous imaginons et nous supposons que le général Alderson, constatant qu'un certain nombre de fusils fonctionnaient mal, à cause de l'emploi des cartouches dont j'ai parlé, a pensé qu'il ferait mieux de faire un échange, et l'échange a été fait. Nous n'avions pas voix au chapître, et nous n'avons pas fait d'opposition. Mais lorsque, plus tard, la question a été discutée pendant la visite du ministre de la Milice en Angleterre, on décida d'agrandir le tonnerre du fusil Ross.

L'hon. M. OLIVER: Que sont devenus les fusils Ross qui ont été retirés à la première division?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je présume qu'on les a renvoyés en Canada et que la Chambre en a été agrandie.

L'hon. M. OLIVER: Qu'en a-t-on fait ensuite?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'en sais réellement rien.

L'hon. M. OLIVER: Est-ce que la deuxième division est armée avec le même fusil?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Elle est armée du fusil Ross.

L'hon. M. OLIVER: Ceux que l'on a fait revenir?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne sais s'ils étaient armés de ceux que l'on a fait revenir, ou s'il en a été envoyé d'autres. Ce que l'on me dit, c'est qu'ils sont armés du fusil Ross à chambre agrandie.

L'hon. M. OLIVER: Je ne désire pas prolonger cette discussion, moins encore y greffer un débat sur les défectuosités que l'on attribue au fusil Ross. Je n'ai jamais exprimé d'opinion sur cette arme et n'ai rien dit de ce qui est venu à mes oreilles. Mon seul désir est de signaler au Gouvernement une opinion que l'on dit être celle du général Alderson, et je le fais dans le but de savoir si cette opinion est bien de lui. Je suis prêt à m'en tenir à cela. J'oubliais, cependant, de demander encore une fois si le Gouvernement n'aurait pas dû prendre cette décision qu'il nous annonce dès le moment où les fusils de la première division ont été échangés pour d'autres, c'est-à-dire dès le moment où l'on a enlevé à la première division les fusils Ross pour la munir du fusil Lee-Enfield. Après les rumeurs qui ont dû parvenir aux oreilles des ministres, il me semble que c'est là ce que le Gouvernement aurait dû faire.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il a été fait depuis l'année dernière dans différentes occasions un grand nombre d'essais du fusil Ross et du fusil Lee-Enfield.

M. NESBITT: Je désirais ajouter un mot avant que ces crédits soient votés. Le ministre des Finances a, cette année, présenté à la Chambre pour $188,981,218 de crédits supplémentaires; il nous a dit que, par suite de la guerre et des besoins du pays, il fallait de toute nécessité que le pays se décide à pratiquer l'économie; non seulement le pays en général, mais les citoyens individuellement. Nous avons bien innocemment supposé, nous les membres de la gauche, que ce conseil s'adressait aussi au Gouvernement. Les crédits supplémentaires de 1915-1916, déposés plus tard, montaient au chiffre de $4,485,537. Ensuite sont venus les crédits supplémentaires de 1916-1917, dont le total a été $28,284,081.

Ajoutez-y les 4 millions de ce crédit et vous arrivez à un total de $225,741,836. L'honorable ministre a dit qu'il fallait retrancher du budget principal la somme de 25 millions dont il ne sera pas fait emploi; mais il reste encore pour cette année une somme ronde de 200 millions de dépenses prévues. Nous avons en outre un crédit de guerre de 250 millions, somme qu'il faudra en grande partie emprunter. Le ministre des Finances a eu, je crois, parfaitement raison de dire que le pays devra, cette année, pratiquer l'économie, et non seulement cette année, mais plusieurs autres encore probablement, à cause des dépenses considérables que le pays est appelé à faire. J'ai cru devoir dans le temps le féliciter de cet avis, puisque, dans la bouche du ministre des Finances, ce conseil a du poids. En dépit de cette adjuration, toutefois, le Gouvernement porte dans ses crédits des sommes dont la dépense est inutile. Selon un vieil adage "Donner l'exemple vaut mieux que prêcher", et c'est ici le cas de le rappeler. La question d'achat du chemin de fer de Québec à Montmorency et à Charlevoix et autres chemins mentionnés dans ce crédit a déjà fait l'objet d'un débat assez long, et je ne veux y ajouter que bien peu de chose. Le chemin de fer de Lotbinière à Mégantic est dans une situation financière aussi bonne qu'il peut l'être dans le moment, et rien ne nous engage à en faire l'acquisition. Il est là depuis quelques années et il se raccorde avec l'Intercolonial. L'autre bout de chemin, celui qui va de Saint-Joachim à Québec serait, nous dit-on, une entreprise profitable. Si cela est vrai, je ne voudrais pas l'enlever à ses propriétaires actuels. J'aime qu'ils continuent à en tirer des bénéfices. Pour l'autre, celui des chutes Montmorency à la Chute-Nairn. . .

L'hon. M. LEMIEUX: Celui de Saint-Joachim.

M. NESBITT: Il m'est impossible de prononcer ce nom-là. Dans tous les cas, une partie de la ligne de Québec au Saguenay n'est que partiellement finie. La raison que l'on invoque à l'appui de cette mesure c'est que, depuis cent cinquante ans, il existe là une population de 30,000 âmes et que l'on y demande un chemin de fer. Ces gens n'auront pas, à mon avis, une maladie de cœur parce qu'ils auront attendu que la guerre soit finie, dans une couple d'années.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Dans une couple de centaines.

M. NESBITT: Dans une couple de centaines d'années, nous serons peut-être re-

mis de cette dette de guerre. Une autre raison que l'on présente, c'est qu'il est opportun de venir en aide à quelques personnages dont les fonds sont placés dans cette entreprise que l'on ne suppose pas devoir être profitable.

Si le Gouvernement tient à faire de la philanthropie et à prêter aide à ceux qui ont engagé leurs capitaux dans des entreprises peu lucratives, je voudrais bien qu'il commençât par moi; car, comme bien d'autres, j'ai fait des placements peu rémunérateurs. Si le Gouvernement tient à s'engager dans cette voie, il aura bientôt une grosse besogne. Voilà les deux seules excuses alléguées par le Gouvernement pour l'acquisition de cette voie ferrée. Il ne s'agit ici que d'un crédit de $4,000,000; mais je partage l'avis de l'honorable député de Renfrew-Sud qui prétend que pour mettre ces chemins de fer en bon état d'exploitation et pour les bien outiller, il en coûtera au Gouvernement dix ou onze millions de dollars. Ce crédit n'est donc qu'un premier versement. Comme on n'a pas allégué d'excuse valable pour pareille dépense, j'ai l'honneur de proposer la radiation de cet item.

L'hon. sir THOMAS WHITE: L'honorable député nous a rappelé que j'ai déclaré, dans mon exposé budgétaire, qu'il importe de pratiquer l'économie. Je crois avoir prouvé, en mainte circonstance, depuis que j'ai fait mon exposé budgétaire, que depuis le commencement de la guerre, l'objectif visé par le Gouvernement a été de maintenir le flot des dépenses dans les bornes légitimes. Les chiffres le prouvent. Si ma mémoire est fidèle, les dépenses fédérales pour l'exercice précédant immédiatement la déclaration de guerre avaient atteint le chiffre de $180,000,000. Cette année, il nous faudra payer l'intérêt se rattachant à l'augmentation de notre dette publique jusqu'à concurrence de $25,000,000 de plus que les frais d'intérêt soldés pour l'exercice précédant la déclaration de guerre. Nonobstant cela, la dépense à effectuer au compte courant et à celui du capital pour l'exercice en cours sera de $15,000,000 inférieure à celle de l'exercice précédant immédiatement la déclaration de guerre. C'est là, à mon sens, une situation financière des plus satisfaisantes, si nous pouvons la réaliser. Nous n'avons presque pas construit de travaux publics, sauf ceux déjà donnés à l'entreprise.

M. NESBITT: Dans son exposé budgétaire, le ministre ne nous a-t-il pas dit que la dépense ne dépasserait pas $155,000,000?

[M. Nesbitt.]

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai dit que la dépense à effectuer, au compte courant et à celui du capital, s'élèverait à $160,000,000. Si notre dépense demeure dans les bornes de cette évaluation, comme je l'espère, elle sera de $20,000,000 inférieure à celle de l'exercice précédant l'explosion de la guerre.

Depuis que j'ai déposé le budget principal, nous avons vu se dresser devant nous la situation du Transcontinental canadien et la Chambre a dû discuter la question. J'ai à peine besoin de le dire, nous ne sommes pas allés à la recherche de chemins de fer, pour leur donner les deniers de l'Etat. Il existe une certaine situation en matière de chemins de fer, et force nous est bien de résoudre le problème. L'attitude que nous avons prise relativement à la situation du Transcontinental a rallié l'approbation de la grande majorité des députés et des populations du pays. L'argument formulé par l'honorable député qui prétend, si je ne me trompe, que nous avons ajouté $23,000,000 au budget principal, croule donc par sa base. Je ferai en outre observer que cette dépense ne saurait figurer sous la rubrique des dépenses courantes ou de celles au compte du capital: C'est un placement. Nous empruntons de l'argent à New-York à 5½ p. 100 ou à peu près, et nous le prêtons à cette compagnie à 6 p. 100

M. NESBITT: Ma critique ne s'adressait nullement aux dépenses relatives au Transcontinental. J'ai prétendu que, vu cette situation et les frais de guerre, il n'y avait pas lieu d'exécuter pareille dépense.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Au cours de son argumentation, l'honorable député, si je ne me trompe, a affirmé que, en sus du budget principal, nous avons demandé $23,000,000 de crédits affectés aux chemins de fer.

M. NESBITT: Nullement.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai fait observer que la dépense en question serait inscrite au compte des placements et que le Gouvernement fédéral ne perdrait rien à cet égard, pourvu qu'on payât l'intérêt. L'honorable député aborde ensuite l'autre item: le crédit de $4,000,000 affecté à l'acquisition des lignes de chemins de fer qu'il a mentionnées et aux frais se rattachant aux travaux de construction. C'est là indubitablement une dépense au compte du capital.

Quelle est la situation des chemins de fer mentionnés par l'honorable député?

D'abord, quant au petit chemin de fer qu'il a mentionné, le Lotbinière-Mégantic, quelle dépense entraîne-t-il? environ $330,000. Certes, ce n'est pas là une somme bien formidable figurant au budget du ministre des Chemins de fer et des Canaux, ministère qui, presque tous les ans, acquiert quelque embranchement.

De sorte que ce chapitre particulier peut parfaitement être mis de côté. J'ai entendu dire dans la Chambre que ce chemin de fer avait des recettes et il est probable que son exploitation ne coûtera pas très cher au Dominion. Dans tous les cas, le montant n'est pas considérable et autant que je puis le savoir, le système de ce Gouvernement et du gouvernement libéral a été d'ajouter ces embranchements à l'Intercolonial. J'ai entendu bien des fois, dans la Chambre, depuis que j'ai l'honneur d'y occuper un siège, des discussions nombreuses d'où il ressortait qu'il fallait insister auprès du Gouvernement, pour acquérir dans l'intérêt du public, le plus d'embranchements possibles se raccordant avec l'Intercolonial. Passons maintenant au Québec-Montmorency-Charlevoix et au Québec-Saguenay. Pourquoi le Gouvernement prend-il ces chemins de fer à son compte?

M. NESBITT: C'est ce que j'aimerais à savoir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: J'ai beaucoup étudié la question. On pourrait se demander d'abord pourquoi des hommes se sont aventurés dans la construction d'un pareil chemin de fer. Les noms qui ont été mêlés au début avec la construction de ce chemin de fer, sont ceux d'hommes qui ont quelque importance dans la province de Québec. Ce sont des hommes qui ont une situation dans la société et il est évident qu'ils ont cru à l'avenir du Québec-Saguenay. Ils ont acquis une charte qui a éét accordée par le gouvernement provincial en 1905. Les noms des personnes qui ont conçu ce projet à l'origine, ont une influence dans la province de Québec. La charte est une charte provinciale et le gouvernement de Québec a dû avoir été impressionné par le caractère désirable de la construction de cette ligne en vue de l'intérêt public, ou la province de Québec n'aurait pas accordé comme elle l'a fait, une subvention en terres et en argent pour la construction du chemin de fer. Cela me semble clair. Nous devons admettre que le gouvernement de la province de Québec savait ce qu'il faisait quand il a autorisé une charte tout d'abord, et quand il a accordé une subvention ensuite. Mais il y a plus que cela, la précédente administration libérale a accordé une subvention pour la construction du Québec-Saguenay. Elle a dû aussi être convaincue que le chemin de fer était nécessaire ou désirable dans l'intérêt public ou elle n'aurait pas pris la responsabilité de consentir un octroi des deniers publics en vue de la construction de cette ligne.

L'hon. M. LEMIEUX: Tous les chemins de fer n'ont-ils pas droit à des subventions?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je ne le crois pas. Mon honorable ami ne pourra jamais poser en principe que par le fait que des hommes désirent construire un chemin de fer, ils pourront tout naturellement obtenir une subvention. Mon honorable ami sait aussi bien que moi ou que tout autre membre de la Chambre que le Gouvernement précédent a accordé une subvention à cette ligne et que le cabinet d'alors a dû décider que c'était une ligne qui méritait d'être subventionnée dans l'intérêt national ou il n'aurait pas pris la responsabilité d'agir ainsi.

Que peut-on dire en faveur de la construction d'une ligne de chemin de fer sur la rive nord? Mon honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier) a donné l'autre jour quelques motifs qui m'ont paru être d'un très grand poids. C'est une ancienne région de colonisation de la province de Québec. La colonisation s'y est faite pendant 150 ou 200 ans. La seule communication pendant une certaine partie de l'année avec la ville de Québec se fait par diligence, du moins c'est ce qui a été dit. S'il a pu être extrêmement imprudent de construire une ligne—bien que je ne me prononce pas sur cette question parce que je ne connais pas assez bien la situation—au point de vue d'une entreprise particulière, il pouvait en même temps être très désirable dans l'intérêt public, que le Gouvernement construise ou aide à la construction d'une ligne qui permettrait d'avoir accès dans cette région et qui donnerait aux habitants les moyens de communiquer en hiver et en réalité durant toutes les saisons de l'année avec Québec. Ce n'est absolument pas un argument concluant, soit contre le gouvernement de Québec, soit contre celui du Canada, à propos de l'aide donnée à la construction d'une ligne de ce genre, que l'entreprise privée ait pu ne pas la trouver profitable, parce qu'un gouvernement doit considérer les différentes régions du pays et s'il reconnaît qu'une certaine ligne de chemin de fer devrait être construite dans l'intérêt d'une région particulière, il ne faut pas exa-

miner de trop près si cette ligne donnera immédiatement des bénéfices. C'est mon opinion. Mais je reconnais qu'il faut présenter au Gouvernement un cas très sérieux avant qu'il ne procède ainsi. Nous n'avons pas été désireux de débourser les deniers publics, surtout dans des époques comme celle-ci, à moins de cas qui étaient considérés comme urgent.

Quelle est la situation? Supposons pour un instant qu'il soit nécessaire que la rive nord du Saint-Laurent soit desservie par un chemin de fer, et qu'il soit dans l'intérêt public que les 30,000 habitants de cette région soient mis en communication avec la ville de Québec. Voilà la situation en face de laquelle le Gouvernement se trouve placé.

Comme on l'a déjà expliqué, une compagnie particulière a déjà dépensé près de $5,000,000 pour la construction de la ligne de Québec-Saguenay à partir du terminus de la ligne Québec-Montmorency-Charlevoix jusqu'à la Malbaie. On a déjà dépensé $5,000,000 pour l'établissement de cette voie ferrée, et qu'en est-il résulté? Depuis deux ans, les propriétaires ont été incapables de se procurer les sommes nécessaires pour achever ce chemin de fer. La voie ferrée s'est donc détériorée. La capital qui a été placé dans l'entreprise représente de plus fortes sommes que le chemin de fer à l'heure actuelle, à cause de la détérioration qu'il a subie. Cette dépréciation s'accuse de plus en plus d'année en année; des inondations font ébouler la voie et la plate-forme se détériore. Je vois donc la question sous ce jour-ci: S'il est dans l'intérêt de cette partie de la province de Québec que ce chemin de fer soit construit—et c'est là la présomption sur laquelle je m'appuie—ce n'est nullement une économie que de permettre que la voie continue à se détériorer comme à l'heure actuelle, à raison probablement d'une perte de $500,000 par année. Je pose donc comme prémisse que l'intérêt public exige que ce chemin de fer soit achevé; or, s'il en est ainsi, je suis d'opinion qu'au lieu de laisser la détérioration faire son œuvre comme aujourd'hui, l'Etat est assuré de pratiquer une sérieuse économie, puisqu'il doit être appelé en fin de compte à terminer l'entreprise, de le faire de suite et d'empêcher que la voie ne soit complètement détruite. Voilà de quelle manière je pose la question et elle est conforme au sens commun.

Mon honorable ami a posé cette autre question: Pourquoi achetez-vous la ligne électrique entre Québec et Saint-Joachim? (Rires.)

[Sir Thomas White.]

Je laisse à mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), qui est un maître de la langue française, de dire si je n'ai pas prononcé réellement ce nom à la parisienne.

L'hon. M. LEMIEUX: C'est très bien. Ce ne serait pas la bonne prononciation française si vous l'aviez prononcé à la parisienne. C'est une erreur assez répandue parmi nos amis de Toronto que ce qu'ils appellent français de Paris est un nec plus ultra de la langue française.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Quelques-uns des collègues de l'honorable député croient connaître la langue française, mais ils ne la savent pas.

Mon honorable ami m'a demandé pourquoi nous achetons le chemin de fer électrique dont le terminus est à Québec-Est? L'honorable député est un homme d'affaires; voudrait-il me dire pour quelle raison le Gouvernement irait faire l'acquisition de la ligne Québec-Saguenay seulement, une ligne qui part d'un point situé à environ 30 milles à l'est de Québec?

Voudrait-il avoir l'obligeance de me dire pourquoi l'Etat ferait l'acquisition de ce chemin de fer, à moins d'acquérir en même temps la ligne de Québec-Montmorency-Charlevoix? Un chemin de fer situé à 30 milles du terminus du Transcontinental ne servirait pas à grand chose, soit comme tributaire soit comme partie de ce chemin de fer.

M. NESBITT: Le ministre a peut-être raison; voilà pourquoi je soutiens qu'on ne devrait pas l'acheter.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Cela se peut. Mais je suis convaincu que l'intérêt de cette partie de la province de Québec qui s'étend sur la rive nord du Saint-Laurent, l'exige absolument. L'honorable député, en sa qualité de citoyen, ne voudrait peut-être pas placer ses fonds dans cette entreprise ou entreprendre la construction d'un chemin de fer de cette nature.

L'hon. M. GRAHAM: Si jamais il le faisait, il essaierait bien vite de rentrer dans ses fonds.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Evidemment; mais si l'intérêt public exige que ce chemin de fer soit construit, c'est le devoir du Gouvernement de ne pas laisser perdre les fortes sommes qui ont déjà été placées dans cette entreprise. Il est donc absolument nécessaire d'acquérir la ligne de Québec-Montmorency-Charlevoix afin que nous puissions la relier à celle de Québec au Sa-

guenay et établir une ligne directe entre Québec et la chute Nairn.

M. NESBITT: Le raisonnement du ministre pèche par la base. Il suppose que nous devrions acheter la partie qui n'est pas encore construite.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le nœud de mon raisonnement c'est qu'il y a déjà une forte somme, environ $5,000,000 qui a été dépensée pour la construction de la ligne du Québec-Saguenay; or, s'il est désirable que l'Etat complète cette voie ferrée, comme nous le prétendons, il est absolument nécessaire que nous achetions aussi la ligne Québec-Montmorency-Charlevoix, afin d'avoir une ligne ininterrompue. Voilà les considérations qui me frappent au sujet de cette opération. Relativement à la ligne Québec-Montmorency-Charlevoix, on a émis, il y a quelques années, pour $2,500,000 d'obligations, portant intérêt à 5 p. 100. L'Etat fait donc l'acquisition de ce chemin de fer et assume toutes les obligations.

Le Gouvernement achète le chemin de fer Québec-Saguenay pour une somme égale au prix réel de la construction, mais ne devant pas dépasser $4,000,000, ce qui, en réalité, est de beaucoup inférieur au prix réel de la construction. Telle est la situation et elle se résume à savoir s'il est dans l'intérêt public—dans l'intérêt de la partie nord de la province de Québec—que le Gouvernement fasse l'acquisition de ce chemin de fer, le parachève et l'exploite ou si, d'un autre côté, il serait préférable de laisser cette ligne se détériorer davantage, et faire perdre aux actionnaires des centaines de mille dollars tous les ans, jusqu'à la ruine définitive.

A mon sens, toute la question est là. Le très honorable chef de l'opposition l'a traitée d'une manière très équitable. Il ne s'oppose pas à ce que le Gouvernement achète la ligne. De même que l'honorable député de Rouville, il connaît bien cette partie du pays. Je doute fort que ces deux honorables députés soient disposés à affirmer qu'il n'est pas dans l'intérêt général de procurer des communications par voie ferrée à la population de cette région. Si on envisage l'opération du point de vue d'un lanceur d'affaires ne cherchant qu'à réaliser de forts bénéfices d'une entreprise, c'est autre chose; mais du point de vue des habitants de la région, qui sont privés de toute communication avec la ville de Québec pendant plusieurs mois de l'année, je considère que c'est une opération qui doit être approuvée par tous ceux qui ont à cœur la prospérité du pays.

Voyons le cas du Transcontinental national, qui a coûté 150, 160 ou 170 millions de dollars; personne ne voudra prétendre que les capitaux engagés dans cette entreprise rapporteront des bénéfices. Un intérêt de 4 pour 100 sur cette somme donnerait un revenu annuel de 6 à 7 millions. On ne peut donc pas dire que cette ligne donnera des revenus à l'Etat. La ligne n'aurait jamais été construite, si elle eût été laissée à l'initiative des particuliers. Sans me prononcer sur les mérites de l'entreprise, je constate que la ligne a été construite et que nos honorables adversaires sont prêts à défendre le projet, bien qu'ils ne puissent pas dire qu'il rapportera des profits immédiats. Ils se contentent d'affirmer que le Transcontinental national a été construit dans l'intérêt général du pays.

Je n'ai pas l'intention de recommencer le débat; je dirai simplement que cette opération, qui implique une dépense relativement considérable, a été faite dans l'intérêt de la région sur la rive nord du Saint-Laurent, pour la mettre en communication avec la ville de Québec. Nous achetons ces voies ferrées pour le compte de l'Etat. Nous ne faisons pas de prêts; nous ne garantissons pas les obligations; nous n'accordons pas de subventions. Nous achetons les lignes et elles deviendront la propriété du Canada. Le prix sera fixé par la cour d'échiquier et ne dépassera pas une certaine somme qui, dans le cas du Québec-Saguenay, est très inférieure aux sommes dépensées pour la construction. Telles sont les raisons qui m'ont engagé à faire l'opération.

M. TURRIFF: Depuis quatre ans, il ne s'est pas passé de mois ni de semaines, sans qu'on entende les honorables membres de la droite se plaindre du coût excessif de la construction du Grand-Tronc-Pacifique et personne ne s'est plaint avec plus de force et d'énergie que l'honorable ministre des Finances.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Que dit l'honorable député?

M. TURRIFF: Je dis que parmi tous les membres de la droite qui n'ont cessé, un seul instant, depuis quatre ans, de protester contre le coût exagéré de la construction du Grand-Tronc-Pacifique, entre Moncton et Winnipeg, personne ne l'a fait avec plus d'insistance que l'honorable ministre des Finances.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je crois que quelques-uns l'ont fait avec plus d'énergie que moi.

M. TURRIFF: Personne n'a mis plus d'insistance à déclarer que le coût de la construction était excessif et hors de toute proportion. Mon honorable ami me permettra de lui faire une ou deux observations. Le Grand-Tronc-Pacifique, entre Moncton et Winnipeg, est le meilleur chemin de fer qui existe sur le continent américain, et le coût de la construction n'a pas dépassé $85,000 par mille. Cette voie ferrée dont les pentes sont de 4-10 p. 100 dans une direction et de 6-10 p. 100 dans une autre, avec de lourds rails, des lignes télégraphiques, des gares et une installation complète et de premier ordre, a coûté moins de $85,000 par mille. Aujourd'hui, le ministre des Finances excuse et approuve l'achat d'un simple droit de passage.

Ce n'est que le terrain sur lequel passera la voie ferrée, et le terrassement a été fait sur 87 p. 100 du parcours, mais une grande partie a été emportée par les eaux. Le ministre fit l'acquisition de cete ligne à raison de $98,000 par mille.

L'hon. M. REID: C'est là une assertion qui n'est pas conforme à la vérité et que l'honorable député ne devrait pas faire.

M. TURRIFF: Le ministre intérimaire des Chemins de fer a beau dire que cette assertion n'est pas vraie, mais d'après les calculs du représentant de Charlevoix, ce chemin de fer a été grevé de $4,500,000 d'obligations et de $1,500,000 en sus. En faisant le calcul, on s'apercevra que l'Etat acquiert une ligne qui coûte, dit-on, $98,000 par mille et qu'il ne l'acquiert pas à sa valeur réelle.

Le ministère lie les pieds et les mains du juge de la cour d'échiquier de manière à ce qu'il ne puisse pas prendre la valeur du chemin, mais ce qu'il a coûté, au témoignage des propriétaires actuels qui le vendent à l'Etat, à la condition que le prix ne dépassera pas les $2,500,000 d'obligations ajoutés à $4,465,000, et qu'on retranche toutes les subventions payées, tandis que la plus belle ligne du continent a coûté $85,000 par mille. Pour venir en aide à des amis politiques, le ministère consent à ce que le peuple canadien paye $98,000 par mille pour un droit de passage seulement, sans une traverse, sans un bout de fil télégraphique, sans un poteau de télégraphe, sans une gare, sans un rail, sans un pont, sans rien. J'ai entendu des députés dire hier que ce chemin ne servait en premier lieu qu'au transport du bois. On veut maintenant le passer à l'Etat, et on se propose de le rendre tel que le juge de la cour d'échiquier devra en établir le coût par le témoignage des propriétaires. Ceux-ci prétendent qu'ils ont dépensé pour la ligne le produit de la vente de $5,600,000 d'obligations et $1,500,000 d'argent canadien, mais ils n'ont rien à offrir, pas même une voie rouillée, seulement quelques travaux de terrassement.

Les députés de la droite imposent au peuple canadien non pas une ligne complète, mais une ligne qui, lorsqu'elle sera achevée, coûtera $10,000,000. Malgré tout ce qu'il a dit au cours de la session de la difficulté qu'il aura à l'avenir à payer l'intérêt sur la dette nationale, le ministre des Finances ajoute sciemment $500,000 aux dépenses fixes du pays. J'espère que, après cette transaction, nous n'entendrons plus les députés de la droite parler de ce qu'a coûté le Grand-Tronc-Pacifique. Le coût a pu en être trop élevé, ou même excessif, mais nous avons certainement obtenu une ligne de premier ordre au prix de $85,000 par mille, et voici qu'on dépense $98,000 par mille, bien que le terrassement n'ait pas même été fait.

Je désire faire quelques commentaires sur cette affaire. Si je comprends bien, le Gouvernement se propose d'acquérir 136 milles d'un chemin de fer dont une partie est achevée et dont l'autre ne l'est pas, au prix d'environ $50,000 par mille. Ce à quoi je m'oppose fortement c'est au changement du principe régissant l'acquisition des embranchements. Tant qu'à adopter un principe relativement à l'acquisition des embranchements, on devrait l'appliquer à la prise de possession de ceux qui sont tributaires de l'Intercolonial. Je rappellerai au comité comment a eu lieu, il y a quelques années, l'acquisition d'un embranchement. On n'a pas établi la valeur de la voie ferrée en calculant ce qu'elle avait coûté et en retranchant les subventions et les dépréciations, mais on a employé des estimateurs et on a acquis 125 milles d'un chemin de fer complètement outillé entre Fredericton et Loggieville au prix de $6,000 par mille. Ce chemin de fer a été acheté de la compagnie manufacturière Gibson au prix très modique de $6,000 par mille. En dépensant $750,000, on a obtenu un chemin de fer de 125 milles de longueur, avec le matériel roulant, des wagons et tout ce qui sert à son exploitation. Si le principe que le ministère applique maintenant avait été appliqué alors à l'achat du Canada Eastern, je ne crains pas de dire que celui-ci aurait coûté deux fois autant. Si vous adoptez un principe au sujet de l'acquisition des em-

branchements, je veux que vous l'appliquiez à ceux que vous acheterez à l'avenir. Il y a sur le parcours de l'Intercolonial des embranchements dont l'intérêt public rend l'acquisition par l'Etat urgente. Les régions qu'ils traversent ne sont pas convenablement desservies et le commerce est paralysé par le manque de moyens de transport suffisants par chemin de fer. Si vous entreprenez d'acquérir des embranchements au prix qu'ils ont coûté, moins les dépréciations et les subventions, vous devrez appliquer le même principe à d'autres embranchements. Je ne puis dire que je m'oppose dans l'intérêt public à ce que l'Etat prenne possession de ce chemin de fer.

Le ministre a sans doute passablement raison de dire que si la compagnie n'est pas assez puissante pour mener l'entreprise à bonne fin, l'intérêt public impose à d'autres qui se trouvent en meilleure situation le devoir d'intervenir et de la tirer d'embarras; mais ce même principe devrait être applicable à d'autres voies ferrées.

L'hon. M. LEMIEUX: Je me crois tenu de faire précéder d'un mot d'explication le vote que je suis sur le point de donner. Si j'étais en quête de la popularité, le fait d'avoir à voter ce soir ne m'embarrasserait guère, car je voterais dans l'intérêt du comté de Charlevoix et de la ville de Québec. Mais il existe d'autres considérations, et le ministre des Finances (sir Thomas White) ne me paraît pas avoir donné à l'étude de cette question tout le soin qu'il apporte à l'examen des autres affaires. Il semble oublier que le pays est déjà chargé d'une dette colossale et qu'il lui faudra trouver de l'argent quelque part pour en payer l'intérêt; il ne songe pas que nos municipalités, nos villes et villages, que tous nos compatriotes se sont, individuellement et collectivement, saignés à blanc afin de contribuer pour leur part au triomphe de la cause qui nous tient à cœur.

Comme mon honorable ami, je considère qu'il y a lieu de contribuer à l'achèvement de la partie du Québec-Saguenay qui n'est pas encore terminée, et qu'il convient de venir en aide aux promoteurs de cette entreprise, de leur prêter une aide assez puissante pour qu'ils la mènent à bonne fin. Voici des années que les gens attendent d'être mis en communication avec la ville et le district de Québec; aussi le moment est-il venu d'accorder une aide qui assure l'achèvement du chemin de fer.

Mais, monsieur le Président, ce que le ministre n'a pas expliqué, ce qu'il n'est pas capable d'expliquer, c'est qu'au lieu de se porter au secours du seul chemin de fer qui ait besoin d'aide, il s'associe à un projet tendant à mettre le Gouvernement en possession de trois voies ferrées.

Ce soir, les membres du comité ignorent que ce n'est pas dans le but d'acheter une ligne ininterrompue de chemin de fer que le ministre des Finances et le ministre intérimaire des Chemins de fer se font voter la somme dont il s'agit ici. Voilà qui devrait jeter quelque lumière sur le projet. Mon honorable ami (sir Thomas White) croit-il au fin fond du cœur que ce qu'il demande en ce moment, c'est que le Parlement consacre une certaine somme d'argent à l'acquisition d'une ligne ininterrompue de chemin de fer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le chemin de fer de Lotbinière à Mégantic est de l'autre côté du fleuve.

L'hon. M. LEMIEUX: Il est entièrement distinct de l'autre. Il part de Lyster, comté de Mégantic, pour aller aboutir à Saint-Jean-des-Chaillons, dans le comté de Lotbinière. C'est un petit bout de voie ferrée qui dessert les marchands de bois de la région.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Que l'a-t-on payé?

L'hon. M. LEMIEUX: Le Gouvernement en donne $330,000. Ce chemin de fer fait ses frais; les gens ne demandent pas que l'Etat en fasse l'acquisition. Le Gouvernement a-t-il reçu des pétitions lui demandant d'en prendre possession? Je ne crains pas d'affirmer que le ministère des Chemins de fer n'est pas saisi d'une seule pétition à cet effet. Quelle raison le Gouvernement peut-il avoir de surcharger le pays de cette dépense inutile?

L'autre chemin de fer va de Québec à Saint-Joachim, comté de Montmorency. C'est un tramway qui, lui aussi, fait ses frais. Nul n'a jamais demandé à grands cris que l'Etat en fit l'acquisition. Le troisième chemin de fer dont le Gouvernement se propose de prendre possession est celui de Québec au Saguenay, qui va de Saint-Joachim à la Malbaie.

Que le Gouvernement doive accorder une aide généreuse à cette partie-là du pays, je le reconnais très volontiers; mais quelle raison a-t-il d'acquérir, au prix de $6,000,000, trois chemins de fer dont un seul a besoin d'aide? Avec une aide suffisante de la part du Gouvernement, on pourrait terminer la construction du chemin de fer du Saguenay dont les trains, une fois que l'on aurait acquis de les faire circuler du Québec-Montmorency et Charlevoix, pourraient

pénétrer directement dans la ville de Québec.

Ce crédit, on devrait le réduire de $2,000,000; ce qui en resterait suffirait à terminer le Québec-Saguenay et à le pourvoir de tout le matériel d'exploitation nécessaire. A cette heure où, en notre pays, chacun se saigne pour payer les impôts de guerre, participer aux œuvres de la Croix-rouge et de la Croix-bleue, et verser quelque argent aux caisses de secours pour les Français, les Serbes et les Belges, quelle raison, je le demande au ministre des Finances, peut-on bien avoir de surcharger le pays de cette dépense de $6,000,000, quand des trois chemins de fer que l'on veut acquérir, il n'en est qu'un le Québec-Saguenay, qui ne soit terminé, et qu'il suffirait de $2,000,000 pour en achever la construction?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Eu égard aux circonstances qu'il vient de mentionner, pourquoi l'honorable député (M. Lemieux) proposait-il hier soir de payer, outre ces $6,000,000, une somme d'à peu près deux millions aux personnes qui furent les premières à placer des capitaux dans cette entreprise?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est une proposition entièrement différente. Mon argument était celui-ci, et vu que le ministre des Finances était absent de la Chambre, hier soir, autant vaut pour moi le répéter. L'honorable député de Charlevoix a déclaré, hier soir, que le Québec-Saguenay avait vendu ses obligations, partie sur le marché français et partie sur le marché canadien, et que le montant de $1,000,000 avait été absorbé par un groupe de financiers de Montréal et de Québec, et celui de $4,600,000 par des capitalistes en France.

Sir RODOLPHE FORGET: Les $4,600,000 d'obligations n'ont rapporté que $3,800,000. L'argent canadien n'a aucune hypothèque, et passe après les obligations vendues en France.

L'hon. M. LEMIEUX: Les capitalistes français ont souscrit la plus forte partie de ce montant. Maintenant, la ligne est en banqueroute.

Sir RODOLPHE FORGET: Non, elle ne l'est pas.

L'hon. M. LEMIEUX: Les capitalistes français ont été leurrés en plaçant leur argent dans cette entreprise par des prospectus qu'on a répandus par toute la France et qui contenaient le nom d'un ancien collègue de mon honorable ami le ministre des Finances. On a dit aux actionnaires français que ce chemin de fer s'étendrait non seulement jusqu'à la Malbaie ou même jusqu'à la Baie-Sainte-Catherine, mais encore jusqu'au Cap-Saint-Charles, sur le littoral du Labrador. On a représenté cette ligne comme ayant presque les proportions d'un demi-transcontinental. On a ajouté qu'il y aurait un surplus de $300,000 la première année. Le prospectus annonçait que le présent gouvernement canadien accordait au chemin de fer pour le transport du courrier une subvention annuelle de $50,000—ce qui était faux. Plus tard, je le reconnais, les initiateurs de l'entreprise modifièrent leurs prospectus et déclarèrent que la subvention postale ne représentait pas $50,000. Plus tard encore, l'honorable M. Pelletier, qui remplissait alors les fonctions de directeur général des Postes, a retiré son nom de la compagnie. Mais avant qu'il eût démissionné, la compagnie avait obtenu les millions mentionnés, ce soir, par mon honorable ami le directeur général des Postes. Les actionnaires français ont placé leur argent dans ce chemin de fer en toute bonne foi, et je dis qu'on devrait se préoccuper de leurs réclamations, si l'on se propose de tenir compte des réclamations de ces autres personnes. Si comme le dit le ministre intérimaire des Chemins de fer, les actionnaires du Québec-Montmorency-Charlevoix doivent retirer 100 p. '00 de leurs obligations, pourquoi ne pas traiter de la même façon les actionnaires français? Est-ce parce qu'ils se trouvent de l'autre côté de l'océan?

Certes, le fait qu'ils sont nos alliés n'est pas une raison pour nous engager à les traiter en ennemis. On me dit: Mais les actionnaires français ont vendu leurs actions. Oui, mais ainsi que je l'ai expliqué à la Chambre, hier, ils ont vendu leurs actions parce que la compagnie n'a pas pu mener à bonne fin le projet alléchant qu'on a représenté aux obligataires comme étant réel et possible.

Sir RODOLPHE FORGET: Qui a fait cela?

L'hon. M. LEMIEUX: On leur a dit encore qu'ils perdraient tout, s'ils ne vendaient pas leurs obligations au prix qu'on en offrait. Ils ont eu cette impression au point qu'ils ont nommé un comité de vigilance qui a reçu les offres qui furent faites. Mon honorable ami de Charlevoix (sir Rodolphe Forget) a demandé qui s'est offert à vendre les obligations. L'offre en fut faite par le groupe canadien. Je ne donne pas les noms de ceux qui composent ce groupe;

je ne les connais pas, mais je soupçonne qui ils sont. Mon honorable ami de Charlevoix le sait mieux que moi, parce qu'il appartient au monde de la finance de Montréal, mais pas moi.

Les actionnaires français ont dû vendre leurs obligations à 40, 30 et 25 p. 100. Si l'on accorde aux actionnaires canadiens 100 p. 100 en retour de ces obligations, on devrait accorder la même considération aux actionnaires français.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Pourquoi l'honorable député dit-il qu'on se propose de payer 100 p. 100 en retour des obligations du Québec-Saguenay?

L'hon. M. LEMIEUX: C'est le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux (M. Reid) qui a dit cela, hier.

L'hon. M. REID: Je n'ai pas dit cela. Lorsque l'honorable député aura terminé ses observations, j'expliquerai ce que j'ai dit.

L'hon. M. LEMIEUX: Dans ce cas, que l'honorable ministre s'explique.

L'hon. M. REID: Les affirmations faites par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) à propos de cette affaire ne sont pas conformes aux faits. J'ai dit que, d'après l'entente arrêtée, le juge s'occupera de ces différentes lignes dans le but de s'assurer de la somme d'argent qu'on a réellement placée dans leur construction.

Supposons, d'abord, qu'il s'occupe du cas du Québec-Montmorency-Charlevoix, et qu'il s'assure du montant réellement et légitimement dépensé pour cette ligne.

Il agira de la même manière à l'égard du Québec-Saguenay et aussi du Lotbinière-Mégantic. Les trois sommes seront additionnées ensuite. Supposez que l'on découvre que l'on a dépensé pour l'établissement de la ligne $2,500,000, somme égale aux obligations du Québec-Montmorency. Charlevoix. Supposez ensuite que la somme maximum de $4,039,000 a été dépensée sur le Québec-Saguenay. Dans chaque cas, le chiffre peut être moindre. Supposez encore qu'il soit prouvé que $330,000 ont été dépensées sur le Lotbinière-Mégantic. Maintenant, qu'est-ce que l'honorable député veut que nous fassions? Il nous dit qu'il n'a pas d'objection a un prêt de $2,000,000 au Québec-Saguenay, pour aider à l'achèvement de la ligne. Il sait qu'elle porte déjà $4,680,000 d'obligations; les capitalistes français n'ont payé que $3,822,000 pour ces obligations. Il sait aussi que les entrepreneurs ont une réclamation pour plus d'un million de dollars sur la ligne. Outre cela, il y a $500,000 à payer pour l'emplacement de la voie et autres réclamations. Cela fait un total de plus de $6,000,000. Cependant, l'honorable député vient nous dire ici qu'au lieu d'acquérir toute la ligne pour la somme de $4,039,000, nous devrions prêter à la compagnie $2,000,000 et devenir créanciers d'une ligne endettée de $6,000,000. Si ce n'est pas exactement ce qu'il a dit, j'espère qu'il me corrigera. Nous disons donc qu'au lieu de prêter $2,000,000, laissant à la compagnie une dette de $4,680,000 en obligations portant intérêt, il est beaucoup mieux de payer une somme totale de $4,039,000 et devenir propriétaires de la ligne, libre de toutes dettes.

L'hon. M. GRAHAM: Mais vous n'aurez pas un chemin de fer.

L'hon. M. REID: Le chef de mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a déclaré dans cette Chambre que ce chemin de fer était nécessaire.

L'hon. M. GRAHAM: Mais vous n'aurez pas un chemin de fer pour cette somme.

L'hon. M. REID: L'Etat aura un titre parfait sur le chemin de fer pour $4,039,000.

L'hon. M. GRAHAM: Sur ce qu'il y a de construit seulement.

L'hon. M. REID: L'Etat aura un titre parfait sur une ligne de chemin de fer dont 87 p. 100 sont terminés.

L'hon. M. GRAHAM: Non.

L'hon. M. REID: Les ingénieurs disent que 87 p. 100 de la ligne sont terminés.

L'hon. M. LEMIEUX: Il n'y a pas de rails, pas de traverses.

L'hon. M. REID: L'honorable député a eu les documents devant lui hier. Au nombre de ces documents il y a le rapport de M. Beckwith, un ingénieur de l'Intercolonial, qui, je crois, a déclaré qu'il y avait sur la voie 470,000 traverses. Non seulement nous devenons propriétaires de la ligne dans son état actuel, mais nous obtenons en même temps un matériel avec le Québec-Charlevoix-Montmorency. L'ingénieur dit que 87 p. 100 de la ligne sont terminés. J'ai discuté cette question avec l'entrepreneur qui exécutait les travaux à l'époque où ils ont été arrêtés.

L'hon. M. LEMIEUX: Sur combien de milles de la ligne du Québec Saguenay les rails sont-ils posés?

L hon. M. REID: Il y a 9 milles en exploitation.

L'hon. M. LEMIEUX: A l'extrémité de la ligne.

L'hon. M. REID: Admettant qu'il n'y eut pas de rails de posés, l'entrepreneur qui faisait les travaux m'a dit en ce temps-là qu'il était prêt à terminer la ligne et la mettre en état d'exploitation pour la somme de $700,000. Cet entrepreneur a touché presque toute la somme de $5,000,000 qui a été dépensée jusqu'à présent. Conséquemment, il n'est pas juste de dire que la ligne est inachevée jusqu'au point où elle l'est réellement. Si l'Etat verse $4,039,000 pour le Québec-Saguenay, au lieu d'accepter la proposition de l'honorable député de Rouville, (M. Lemieux), il économise exactement $4,000,000. L'honorable député nous demande de prêter $2,000,000 qui seront une créance venant à la suite des $6,000,000 de dettes actuelles de la ligne.

L'honorable député prétend que cette ligne est un tramway. Je ne puis pas comprendre pourquoi l'honorable député de Rouville veut diminuer l'importance de cette partie de la ligne entre Québec et Saint-Joachim. D'après tous les renseignements que j'ai obtenus, la voie est aussi bien construite qu'aucune partie du Transcontinental. Les rails pèsent 80 livres, la voie est double et les trains marchent à l'électricité. Il y a un bon matériel et une gare importante dans la ville de Québec. Il n'y a pas un collègue ici présent qui ne sache pas que ce serait une mauvaise affaire que d'acquérir la ligne du Québec-Saguenay, si elle n'avait pas accès dans les limites de la ville de Québec. Outre cela, lorsque le Québec et Saguenay entrera à Québec, elle se trouvera à augmenter les installations du Transcontinental. Cette entreprise sera d'un très grand avantage pour la ville de Québec et pour cette partie de la province jusqu'à la Malbaie. Les visiteurs à la Malbaie viennent de tous les points du Canada, et même de toutes les parties des Etats-Unis.

Le seul moyen qu'ils ont eu de pouvoir arriver là, c'est en y venant de la rive sud par le bac ou en prenant le bateau de la compagnie Richelieu-Ontario. L'honorable député se montre bien peu juste à l'égard de sa province natale quand il refuse de l'aider comme il le devrait à mon avis. L'honorable député a été l'un des membres du Gouvernement qui a fait de son mieux pour que la ligne fût établie. Il a approuvé la subvention; il a voulu engager dans cette entreprise le crédit du Canada. Après cette attitude qu'il a prise, je ne crois pas que le peuple l'excuse de faire une proposition qui entraînerait une dépense de 6 millions au lieu de 4.

L'hon. M. LEMIEUX: Mon honorable ami n'a dit que la vérité. J'ai voulu la construction de cette ligne, j'ai contribué à lui procurer des subventions tant provinciales que fédérales. Par intérêt pour le comté de Charlevoix, je suis encore prêt à voter une somme suffisante pour assurer l'achèvement de cette ligne. Ceci, toutefois, n'excuse pas le Gouvernement d'acheter trois voies ferrées quand il suffirait d'en aider une à se relever. Voilà ce à quoi je m'oppose. Ce serait pour moi chose facile que de voter avec le Gouvernement en faveur de ce crédit, cela ferait certainement l'affaire des membres du Gouvernement, comme sans doute celle des habitants du comté de Charlevoix, mais je ne m'en soucie pas. Je suis ici pour faire mon devoir. La population de Charlevoix préfèrerait peut-être l'achèvement de cette ligne à la taxe qu'il lui faudra payer, outre celle dont elle porte déjà le poids, pour l'acquisition de deux autres voies sans rapport quelconque avec la première. Voilà, monsieur le président, le motif que j'ai d'appuyer la motion de l'honorable député d'Oxford-sud.

M. NICKLE: Dans une occasion comme celle-ci, j'ai peine à croire que je serais excusable de vouloir que l'on raye cet article du budget sans donner quelque explication de ma conduite ou de mon vote. Il est très fâcheux, à mon avis, qu'une loi de cette importance, présentée depuis deux ou trois semaines, soit soumise à notre examen dans les dernières heures de la session. Je ne sais trop dans quelle position se trouvent les autres membres de cette Chambre de même rang que moi, mais je suis absolument incapable de saisir toute la portée des questions qui sont soumises à mon examen et à ma décision quand elles m'arrivent ainsi à l'improviste. Je me trouve dans la même position à peu près que celle où je me trouvais parfois quand j'étais enfant. Si j'avais à prendre une médecine nauséabonde, le parti le plus sage était de l'avaler d'un coup ou de la refuser absolument, et je m'aperçois aujourd'hui que je refuse d'avaler la médecine que l'on me présente. Je ne veux pas discuter la valeur intrinsèque de ce projet. C'est une affaire assez compliquée. Au reste, il est dix heures du soir et c'est aujourd'hui le dernier jour de la session, sans compter que beaucoup d'affaires importantes nécessitent encore notre examen. Je

tiens à dire cependant que, dans un temps où l'empire est en guerre, dans un temps où, selon que les discours du ministre des Finances me l'ont fait vivement sentir, le Canada a besoin pour les fins légitimes de cette guerre de tous les fonds qu'il peut réunir, je ne saurais me résoudre à rien ajouter aux charges qui déjà pèsent sur le peuple de ce pays. Si c'était dans un temps ordinaire, je pourrais me laisser fléchir, mais influencé que je suis par l'opinion du ministre des Finances, et sachant qu'une commission va être bientôt chargée d'étudier toute la question des chemins de fer du Canada, je ne saurais par mon vote permettre que ce crédit reste au budget.

(La motion de M. E. W. Nesbitt, mise aux voix, est rejetée par 29 voix contre 12.)

L'hon. M. OLIVER: Me sera-t-il accordé la faveur de dire, de la part de l'auteur de cette motion (M. Nesbitt) qu'il a dû quitter la Chambre pour aller prendre son train et que, par suite, il a été absent à la minute où le vote se prenait. Il a pairé avec mon honorable ami de Simcoe-est (M. W. H. Bennett.)

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Avant que le comité lève sa séance, je désirerais donner un renseignement à l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville) qui a posé une question relative au recrutement à Montréal. Ce renseignement consiste en un rapport de M. l'adjudant général Hodgins, rapport attaché à celui du lieutenant-colonel Potter, qui fait les fonctions de directeur général des services médicaux. Ces rapports sont un peu longs et le comité consentira peut-être, avec l'assentiment de l'honorable député de Maisonneuve que j'ai consulté, à ce qu'ils fassent partie du compte rendu des Débats sans avoir été lus pour qu'il y apparaissent et servent de renseignement à l'honorable député. Voici ces rapports:

Critique de M. Verville, député, touchant l'examen médical des recrues à Montréal et ailleurs, (voir les débats, pages 4219 et suivantes, séance du 16 mai, 1916.

J'ai l'honneur de présenter sous ce pli la réponse suivante aux critiques annotées en marge.

1. Un télégramme du brigadier-général Wilson, commandant du district militaire n° 4, reçu ce jour même. "La commission des médecins examinateurs fait l'examen d'après les ordres émanant de l'état-major. Tout au plus, trois cents ont été réformés dans ce district au cours des six dernières semaines. On a constaté dernièrement que des médecins dans des endroits reculés ont donné des certificats de santé contrairement aux règlements promulgués. Plusieurs de ces recrues ont avoué qu'on ne les avait pas même fait déshabiller. La réforme de recrues n'a jamais décidé pour cause d'affections de peu d'importance, mais pour des hernies, la tuberculose de la moëlle épinière, la déformation de l'articulation coxale, les pieds plats, ou pour cause d'âge, soit trop jeune, soit trop vieux. Les réformes pour cause de défectuosités de la vue sont conformes aux règlements; l'épreuve s'est faite à une distance de vingt pieds seulement.

2. Un rapport complet (ci-annexé) du colonel Potter, le directeur général suppléant des services de santé décrivant toute la pratique de l'examen médical des recrues.

3. Un article (ci-annexé) de la rédaction du "Times" de Londres démontrant clairement la valeur et la nécessité de la soigneuse élimination de tous les impropres au service avant de procéder à l'instruction militaire intensive et à soumettre les recrues aux fatigues du service actif au front.

Ces questions ont reçu une attention spéciale non seulement de la part de l'état-major, mais aussi des officiers du district militaire n° 4 (à Montréal) ainsi que des autres districts militaires, et nous représentons en toute confiance qu'il n'y a pas matière à critique, et que les officiers ont agi dans l'intérêt bien entendu et de ceux qui veulent faire du service d'une manière efficace et des forces expéditionnaires canadiennes.

W. E. Hodgins,
Major-général,
Chef d'état-major.

Examen médical des recrues.

On a pris un soin particulier de la publication des règlements touchant l'examen médical des recrues. Les sous-directeurs du service de santé des différents districts militaires ont expédié de temps à autre, les règlements pour préciser des détails auxquels on ne semblait pas attacher assez d'importance.

On s'est guidé sur les règlements du service de santé militaire du Canada. On a modifié les règlements concernant l'hygiène des dents, et aujourd'hui on n'en tient presque pas compte, parce que le corps des dentistes donne le traitement nécessaire. Les règlements concernant la vue ont subi une légère modification et sont maintenant conformes aux règlements en vigueur dans l'armée anglaise. Parfois les médecins-examinateurs se sont trompés au premier examen et les recrues, à la suite d'un deuxième examen, ont été trouvés impropres au service et réformés, parce qu'ils n'avaient pas la force voulue pour supporter les fatigues du service d'outre-mer.

Tout dernièrement, on a remis à l'étude la question de la santé des recrues et on a préparé des règlements plus détaillés. Pour bien conduire l'examen médical des recrues, il faut une expérience spéciale, et on comprendra facilement qu'un bon médecin s'occupant de médecine générale peut négliger des détails, lesquels au point de vue militaire, indiquent un défaut de santé, mais, pour un civil, ne sont pas une cause d'incapacité. Des hommes peuvent souffrir d'affections qui, en apparence, ne les rendent pas impropres à leurs occupations civiles, mais que, les fatigues du service actif développent jusqu'à faire de ces gens des invalides. Si on envoyait au front ces recrues, ils nous reviendraient tout simplement, et deviendraient peut-être à charge à l'Etat, qui aurait à leur payer une pension ou autre indemnité.

Dans les grands centres, comme à Montréal par exemple, le corps de santé permanent est chargé autant que faire se peut d'examiner les recrues; aussi l'état de santé des soldats qu'on enrôle est meilleur. Les règlements qu'on a promulgués dans le district militaire n° 4, où se trouve situé Montréal, démontre qu'on a pris un soin particulier pour s'assurer de la santé des recrues.

On a critiqué le second examen médical que la recrue subissait subséquemment au premier. Evidemment cet examen subséquent ne serait pas nécessaire, à moins que de bonnes raisons ne l'exigent. Vu le grand nombre d'hommes qui s'enrôlent, il faut à une époque quelconque, avant qu'ils s'embarquent pour l'Europe, les soumettre à un procédé d'élimination. On comprend qu'il est plus économique et dans l'intérêt public de réformer un soldat qui est impropre au service que de l'expédier de l'autre côté pour qu'il nous soit renvoyé à grands frais pour l'Etat.

Les médecins examinateurs sont disséminés un peu partout dans le pays, et beaucoup, avant la guerre, étaient peu au courant de ces examens spéciaux, et on ne peut guère s'attendre à ce qu'il ne se produise jamais d'erreurs.

Parfois un homme qu'on a trouvé impropre au service d'outre-mer, peut faire du service militaire au Canada, pourvu que son incapacité ne le rende pas impropre aux fonctions dont ils sera chargé et pourvu que le médecin certifie que le service n'aggravera pas sa maladie. Il faut faire une étude spéciale de chaque cas. Dès qu'on s'écarte des conditions de santé exigées pour les service d'outre-mer, il devient très difficile d'établir des règles générales.

J'ajouterai que nous sommes à étudier avec soin cette question, en vue de permettre aux aspirants qui sont impropres au service d'outre-mer de remplacer ceux qui sont physiquement aptes au service au Canada, afin de donner à ces derniers l'occasion de s'embarquer pour le front.

Suivant vos instructions, j'ai conversé par voie téléphonique avec le lieutenant-colonel Patch, le sous-directeur des services de santé, du district militaire n° 4, pour lui demander s'il avait à relever quelque détail particulier, qui distinguerait la situation à Montréal de celle à d'autres endroits au Canada. Il fait rapport qu'on évite avec le plus grand soin d'expédier en Europe des recrues impropres au service, et qu'avant d'envoyer les soldats dans les camps ou ailleurs, on leur fait subir une inspection médicale très minutieuse. Dernièrement, on en élimina un grand nombre, et il en donne pour raison probable qu'on n'avait pas fait l'examen médical régulier des recrues avec assez de circonspection.

Je lui ai demandé quelles étaient les affections pour lesquelles on avait réformé les rejetés. Il répondit que dans chaque cas il s'agissait de maladies sérieuses qui rendaient le sujet impropre au service et que personne n'a été réformé pour des affections de peu de conséquence.

Les incapacités qui tendent à diminuer matériellement l'efficacité d'un homme comme soldat, ont reçu une attention spéciale.

Dans les cas de tous les hommes qui ont été réformés dans le district militaire n° 4, ils comparaissent devant une commission médicale. Il est évident que quelle que soit la décision prise par les médecins militaires, elle l'est dans l'intérêt absolu du service.

J. J. Potter, Colonel,
A. D. G. M. S.

[Sir Robert Borden.]

Article éditorial du "London Times".
Examens médicaux pour les recrues.

Nous craignions qu'il y ait encore des lacunes très sérieuses dans les méthodes des examens médicaux pour les recrues, semblables à celles que nous avons remarquées quand le projet de lord Derby a été inauguré. Le problème a deux faces. D'un côté, il y a des hommes qui sont résolus à s'engager dans l'armée et à faire tout ce qu'il pourrait de leur propre initiative pour tromper le docteur. Une autre influence moins louable est aussi à l'œuvre parce que certains individus sont désireux en ce moment d'avoir autant de recrues volontaires qu'ils peuvent sur le papier, sans s'inquiéter de leur qualité. Quel que soit le motif, le résultat de l'admission d'hommes qui sont physiquement incapables est certainement lamentable. Les méthodes modernes de faire la guerre sont toutes contre les faibles de constitution quelle que grande que puisse être leur âme. Les épreuves des tranchées—avec l'humidité ou la gelée; la tension constante des nerfs: l'exigence du travail incessant et infiniment pénible de la pelle—tout cela fait ressortir sûrement les faiblesses cachées. Aussi l'homme qui s'est engagé sous la prétention fausse d'efficacité physique, peut contribuer à nuire à ses camarades. Cela peut paraître une façon brutale de s'exprimer, mais c'est la vérité. Il y a aussi le coût des services médicaux pour les hommes qui sont décrépits de cette façon, sans parler des dangers qui peuvent surgir de la découverte d'une trop grande proportion d'hommes incapables qui sont introduits dans l'armée par les nouvelles méthodes de recrutement. Ceux qui sont responsables de l'admission des recrues devraient encore moins permettre d'autre motif que le zèle pour empêcher le recrutement d'hommes impropres au service en dirigeant leur inspection des moyens utilisés.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

MUTATION DANS LE PERSONNEL ADMINISTRATIF.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur de recommandé à la demande du Sénat, en vertu d'une des dispositions de l'amendement à la loi du service civil, la mutation de M. Albert Horton, éditeur des Débats de la Chambre des communes, dans le personnel du Sénat où il a été nommé à une position semblable et qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que la Chambre fait droit à leur demande.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN propose que la recommandation de Son Honneur l'Orateur, au sujet de la mutation de M. Albert Horton, éditeur des Débats de la Chambre des communes, soit approuvée et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Son Honneur.

L'hon. M. GRAHAM: Est-ce une promotion?

M. l'ORATEUR: Non, il n'y a pas de promotion.

L'hon. M. GRAHAM: Pouvons-nous nous permettre de le perdre. C'est un bon fonc-

tionnaire. -Allons-nous permettre au Sénat de nous prendre nos meilleurs employés s'il ne leur donne pas plus d'argent?

L'hon. M. ROGERS: Comment pouvons-nous les empêcher. Ce sont les maîtres.

L'hon. M. GRAHAM: Je n'en suis pas sûr, ce sont les maîtres de tout, sauf de l'argent.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: En vérité, je ne suis pas très au courant de la chose. Le greffier m'en a parlé pour la première fois ce soir.

L'hon. M. GRAHAM: Tient-il à partir?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'apprends que le Sénat désire ses services et que M. Horton consent à partir.

L'hon. M. GRAHAM: Ce n'est pas le premier homme qui aura consenti à quitter cette Chambre pour passer au Sénat et je suppose qu'il ne sera pas le dernier.

(La motion est adoptée.)

2e DELIBERATION DU BILL RELATIF A LA PROHIBITION OU RESTRICTION DE LA VENTE DES BOISSONS ENIVRANTES.

La Chambre passe à l'examen des amendements apportés par le Sénat au bill n° 66, ayant pour objet de faciliter l'exécution de toute loi provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Je tiens à dire que c'est après beaucoup d'hésitation que j'ai décidé, je dirai, de me soumettre à tous les amendements qui ont été faits par le Sénat à ce bill, plutôt que de les accepter. Les amendements consistent à supprimer la peine de la suspension d'un permis que l'on proposait d'imposer aux manufacturiers violant cette loi pour la première et la deuxième fois. Laissant subsister la peine de la confiscation pour la troisième violation. Ce n'est pas à ce propos que j'hésite le plus à accepter les amendements. On a retranché du bill l'article 5. C'est une disposition qui permettait d'instituer des poursuites pour violation de la loi, aussi bien à l'endroit où la boisson avait été envoyée, qu'à la place d'où elle avait été envoyée. La suppression de cette disposition affectera beaucoup et nuira sérieusement à la mise en vigueur de la loi.

J'en suis si fortement convaincu que si je n'avais pas de bonnes raisons de croire que le refus de la Chambre d'agréer ces modifications et le renvoi du projet de loi au Sénat nous feraient courir le risque de tout perdre, je ne proposerais pas ce que je suis sur le point de proposer. Je puis dire que, en soumettant la motion tendant à l'adoption de ces modifications, je conserve l'espoir d'avoir prochainement l'occasion que je saisirai avec empressement de proposer à la Chambre d'adopter et de transmettre au Sénat la disposition qu'il a jugé à propos de rayer du projet de loi.

(La motion est adoptée et les modifications sont lues une 2e fois).

ADOPTION DEFINITIVE DES CREDITS DU BUDGET.

La Chambre passe à l'examen des résolutions dont le comité des subsides a fait rapport.

Les résolutions sont adoptées.

ADOPTION D'UNE LOI DE FINANCE.

Sur motion de sir Thomas White (ministre des Finances), la Chambre se forme en comité des voies et moyens.

L'hon. sir THOMAS WHITE propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre décide que, pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'exercice terminé le 31 mars 1916, la somme de $4,485,-537.26 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

La motion est adoptée.

L'hon. sir THOMAS WHITE propose une résolution ainsi conçue:

La Chambre décide que, pour faire face aux subsides accordés à Sa Majesté pour certaines dépenses du service public pour l'exercice financier expirant le 31 mars 1917, la somme de $115,077,465.72 soit accordée sur le fonds du revenu consolidé du Canada.

Ces résolutions sont adoptées.

L'hon. sir THOMAS WHITE demande à déposer un projet de loi (bill n° 104) accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir aux dépenses du service public durant les exercices financiers expirant respectivement le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re et une 2e fois, délibéré en comité général, lu une 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je désire appeler l'attention de la Chambre sur l'article 26

du tableau des Bills et affaires d'intérêt public, relatif au projet de loi modifiant la loi sur la marine marchande, projet de loi qui a été déposé par le représentant de Guysborough (M. J. H. Sinclair). A ma demande, ce bill a été renvoyé au comité de la marine et des pêcheries. Après avoir entendu les dépositions et les déclarations des fonctionnaires du département de la Marine et des Pêcheries et d'autres intéressés, ce comité a présenté un rapport recommandant le projet de loi à la bienveillance de la Chambre. Je puis dire que le ministère de la Marine et des Pêcheries approuve le rapport du comité, et dans ces circonstances, je demande à proposer que nous passions maintenant aux bills et objets d'intérêt public, afin que le bill n° 21 puisse être renvoyé au comité général.

(La motion est adoptée.)

La Chambre se forme en comité général pour la discusssion du projet de loi (bill n° 21), déposé par M. Sinclair, tendant à modifier la loi sur la marine marchande.

Sur l'article 1er (définition de la navigation de cabotage).

L'hon. M. HAZEN: Il y a des modifications.

L'hon. M. GRAHAM: Quelles sont-elles?

M. le PRESIDENT (M. Rhodes): Les mots seulement sont changés.

M. SINCLAIR: Le sens n'est pas altéré le moindrement. La rédaction était un peu ambiguë parce qu'on avait imité l'ancienne loi, et le rédacteur des lois nous a conseillé de faire ces changements afin de rendre le sens plus clair.

(L'article est adopté).

Il est fait rapport du projet de loi qui est lu une 3e fois et adopté.

La séance est levée à onze heures et dix minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'hon. ALBERT SÉVIGNY, Orateur.

Jeudi, 18 mai 1916.

La séance est ouverte à deux heures.

EXTENSION DE LA DUREE DE LA LEGISLATURE.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, par l'intermédiaire de Son Altesse Royale, le Gouverneur général, j'ai transmis une dépêche au secrétaire d'Etat aux colonies, touchant la situation du projet de loi tendant à prolonger d'une année la durée de cette législature. Cette dépêche a été expédiée avant-hier et je n'ai pas encore reçu de réponse. J'ai toutefois une note du conseil parlementaire de la Chambre des communes qui m'informe qu'il vient de recevoir un exemplaire du projet de loi et qu'il a été présenté le 3 mai à la chambre impériale des communes par le secrétaire d'Etat aux colonies.

SOLDATS EMPLOYES AUX SEMAILLES ET AU LABOURAGE.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): J'ai ici une note du sous-ministre de la Milice et de la Défense indiquant pour chaque district militaire, le nombre de membres de la force expéditionnaire canadienne en congé pour les travaux des semailles et du labourage. La totalité de ceux qui seraient ainsi en congé est, paraît-il, de 18,506. Voici les détails:

Nombre de membres de la force expéditionnaire canadienne en congé pour les semailles et le labourage.

District militaire.	Nombre.	Date des rapports.
N° 1..	1,975	13-5-16
N° 2..	3,500	12-5-16
N° 3..	396	13-5-16
N° 4..	27	13-5-16
N° 5..	3	13-5-16
N° 6..	2,285	16-5-16
N° 10..	5,445	13-5-16
N° 11..	375	15-5-16
N° 13..	4,500	12-5-16
Total..	18,506	

SERVICE DENTAIRE DE L'ARMEE CANADIENNE.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: J'ai reçu un memorandum qui m'a été remis à ma demande par le directeur général du service dentaire du corps expéditionnaire canadien, et j'ai pensé que sa lecture serait de quelque intérêt pour les membres de la Chambre. Je crois que le Canada est la seconde nation dans le monde qui ait adopté la proposition d'établir un semblable service. D'après ce rapport, l'Allemagne a été la première à établir pareil service dans l'armée et le Canada a été le premier à suivre cet exemple. Voici le memorandum:

Rapport sur le corps dentaire de l'armée canadienne.

Organisé il y a moins d'un an, sans précédent pour guider ses premiers pas et avec un total, à l'époque, de cinquante-sept, cette organisation s'est développée au point de comprendre aujourd'hui mille praticiens en tout. Ses

ramifications sont maintenant si grandes et si variées que dans ce court espace de temps, le besoin de son existence a été amplement démontré. Ses cliniques et ses laboratoires s'étendent depuis l'île de Vancouver dans l'Ouest, et sur tout le Canada, aux Bermudes, au delà des mers, au Caire et à Alexandrie en Egypte, jusqu'à Salonique en Grèce, en France et en Belgique, partout où l'on peut trouver les troupes canadiennes et aussi en Angleterre où les troupes canadiennes sont stationnées.

Ses officiers et leurs aides sont rencontrés non seulement dans les différents régiments, mais dans les hôpitaux, les ambulances de campagne, les colonnes de munitions, dans les trains des équipages et tous les autres bataillons en sont pourvus aussi vite que les hommes peuvent être expédiés et installés dans ces différents corps.

Pourvoir des hommes, l'équipement, les fournitures et l'opération administrative pour un champ d'action géographiquement aussi vaste que celui sur lequel nos services s'étendent, et en même temps faire presque un demi-million d'opérations d'une nature dentaire, c'est une tâche dont un corps peut être fier.

Le nombre des opérations effectuées peut ou ne peut pas être un indice de la valeur des services rendus, mais l'épreuve suprême est l'efficacité et ce qu'on demande c'est de pouvoir dire sans crainte de contradiction que l'efficacité d'un homme ou d'un bataillon est plus grande comme résultat de ces services. Si nous le jugeons à ce niveau précis, que trouvons-nous? Nous trouvons que plus de 50,000 hommes qui donnent maintenant un service splendide à leur pays et à l'empire, doivent leur présence dans l'armée aux services rendus par le corps dentaire de l'armée canadienne.

En plus il faut pourvoir à la lourde tâche de tenir en bon état dentaire les hommes qui sont déjà au service et qui ont constamment besoin d'attention. Plus de 10 p. 100 d'une armée sont incapables de service actif sans discontinuer par suite d'affection dentaire et la perte économique d'une armée de 100,000 hommes est terrible car vous auriez une armée de 10,000 hommes continuellement hors d'action par suite de ces affections.

Un service qui peut réduire cette perte à un minimum irréductible et conserver ces hommes dans les tranchées avec le moins de perte possible de temps et de dépenses compatible avec l'efficacité, est d'une utilité vraiment réelle.

L'expérience nous apprend que plus nous pouvons installer nos opérations près du front, plus nous pouvons rapidement exécuter nos opérations ordinaires. Ainsi sont épargnées beaucoup de jours de perte qui sont produits parce qu'on ne permet pas à nos officiers de s'avancer plus près de la ligne de tir. Dans beaucoup de cas on peut accomplir avec deux jours de perte ce qui avec les méthodes actuelles nécessite pour le soldat une absence de son poste qui varie de dix jours à deux semaines. C'est une question très vitale car il est bien important qu'un homme parfaitement entraîné et dont les services sont précieux soit maintenant au service avec le moins de perte de temps possible.

Rien ne contribue plus à rendre un homme impropre au service que les maux de dents et rien n'est plus sensible à la vie dans les tranchées que les dents si elles sont en mauvais état et par suite le moral des troupes est élevé ou bas comme un baromètre, en proportion de l'état des dents des hommes.

En vertu d'une nouvelle mesure, le corps du service de chirurgie dentaire s'adjoindra maintenant les services d'un officier dentiste au point de vue purement scientifique, dont tout le temps sera consacré aux travaux de recherches scientifiques qui sont nécessaires d'après la conviction que nous en a donnée notre expérience.

Cette partie du service qui est chargée et qui le sera pendant des années de s'occuper des soldats blessés et de les soigner au point de vue dentaire, a une mission importante à remplir.

Dans ce cas, nous avons besoin de chirurgiens dentistes expérimentés, habiles et efficaces et il est nécessaire de faire des offres plus alléchantes au point de vue du grade, afin que le service devienne suffisamment attrayant pour ce genre de praticien. Nous faisons du mieux que nous pouvons pour le moment, mais nous ne sommes pas en état de rendre le service que nous voudrions, parce que nous manquons d'hommes expérimentés.

Le corps des chirurgiens dentaires de l'armée canadienne a beaucoup de lacunes et a commis des erreurs, mais qui n'en a pas fait dans cette guerre?

Les Allemands sur ce point comme sur d'autres ont reconnu la nécessité et la prudence d'organiser et d'équiper chaque régiment de fabrique d'énergie pour l'efficacité et le moindre de la liste n'est pas le corps dentaire de l'armée.

Nous ne sommes pas les premiers en campagne mais nous suivons de près comme les seconds et nous espérons pouvoir démontrer à la fin de la guerre, notre droit à la première place au point de vue humanitaire.

((Signé): N. B. Clayton, major,
Directeur général du service dentaire.

LA COMMISSION MEREDITH-DUFF ET DAVIDSON.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a exprimé l'autre jour en mon absence le désir d'avoir un plus grand nombre d'exemplaires des témoignages reçus par la commission royale connue sous le nom de commission Meredith-Duff. Voici où en est la question: On a pensé qu'il serait plus commode et très peu plus coûteux de faire imprimer des copies des témoignages plutôt que de les faire dactylographier. Des mesures ont été prises en conséquence, et je crois qu'on a imprimé jusqu'à présent cent copies par jour. J'ai une note de l'imprimeur du roi disant qu'il n'y a pas d'ordre de la Chambre pour imprimer le rapport, mais qu'il a pris la responsabilité de donner des ordres pour faire livrer quelques copies supplémentaires afin de les fournir aux leaders des deux chambres.

Toutefois, la matière est en galées on la gardera en attendant que l'on prenne une décision à ce sujet.

Il serait désirable, à mon avis, que sans un ordre formel du Parlement on en tire

un certain nombre d'épreuves afin que tous les membres de la Chambre des communes et du Sénat en aient une copie. Si c'est le désir des honorables députés et si personne n'y voit d'empêchement, nous ferons des arrangements en conséquence. Je m'informerai s'il ne serait pas possible de fournir à la Chambre des exemplaires des dépositions qui ont déjà été données à l'enquête. Les formes étant encore intactes, la chose pourra se faire.

L'hon. M. GRAHAM: Si les formes sont intactes, on n'aura pas de difficultés à le faire. Je désirerais savoir si l'on suivra la même procédure relativement à l'enquête conduite par la commission Davidson?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Autant que je le sache, l'enquête n'a pas été envoyée à l'impression dans ce cas-là. Je prendrai des renseignements, et si l'enquête est rendue à l'impression pour être distribuée, nous n'avons pas d'objection à ce que des exemplaires soient fournis aux membres du Parlement.

L'hon. M. GRAHAM: Si l'enquête n'a été envoyée à l'impression jusqu'à ce jour, je suggère qu'il serait à propos de la faire imprimer à l'heure actuelle et d'en adresser des exemplaires aux députés en même temps que les autres témoignages.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je consulterai le ministre de la Justice à ce sujet et nous examinerons la proposition que vient de faire l'honorable député.

NOMINATION D'UN REDACTEUR DES DEBATS A LA CHAMBRE DES COMMUNES.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai donné au greffier l'instruction de déposer sur le bureau son rapport et ma proposition relative à l'avancement de M. T. P. Owens au poste de rédacteur des débats et chef du service de la sténographie de la Chambre des communes et la ratification du titre de M. W. H. Dickson comme sténographe en chef des comités parlementaires.

Le rapport du greffier de la Chambre est ainsi conçu:

Ottawa, 18 mai 1916.

A monsieur
l'Orateur de la Chambre des communes,
Ottawa.

Monsieur,

Le transfert de M. Albert Horton au personnel des débats du Sénat crée une vacance dans le poste de rédacteur et chef du service de la sténographie de la Chambre des communes.

Je dois vous faire rapport que M. T. P. Owens, rédacteur adjoint, a la compétence voulue pour être promu au poste de rédacteur des Débats et chef du service de la sténographie de la Chambre des communes.

Je désire également recommander que M. W. H. Dickson, qui a rempli les fonctions de sténographe en chef des comités de la Chambre, avec l'assentiment de M. l'Orateur, depuis 1906, ait ce titre officiellement confirmé.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
Thos. B. Flint,
Greffier de la Chambre des communes.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN propose:

Que la proposition de Son Honneur l'Orateur de la Chambre des communes au sujet de la promotion de M. T. P. Owens au poste de rédacteur des Débats et chef de la sténographie de la Chambre, et du titre de M. W. H. Dickson comme sténographe en chef des comités de la Chambre, soit ratifiée.

—Le rapport qui a été déposé entre mes mains, m'informe que la promotion dont il est question dans cette motion et dans la proposition de Son Honneur M. l'Orateur ainsi que la ratification du titre que l'on confère à M. Dickson ne comportent aucun changement de classe ni aucune dépense additionnelle d'aucune sorte. La motion a tout simplement pour but de confirmer un changement et un titre.

L'hon. M. MARCIL: Je ne vois nulle objection à l'une ou l'autre de ces nominations. J'ai le plaisir de connaître ces deux messieurs depuis un grand nombre d'années et je sais qu'ils sont aptes à remplir les fonctions qui leur sont assignées. Néanmoins, je dois faire observer que le comité des débats a été laissé dans l'ignorance de cet arrangement. Pourtant, l'organisation de cette branche du service s'est faite sur la proposition du comité des débats. Je n'ai pas l'idée de vouloir soulever une discussion sur ce sujet ou de prolonger la session pour permettre au comité des débats de se réunir; mais je suis d'avis que, puisque nous avons un comité des débats, il conviendrait de demander son avis pour faire des remaniements de cette nature.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je n'étais nullement au courant des faits relativement à l'origine de cette proposition. Si j'ai bien compris, mon honorable ami affirme que le comité des débats est l'auteur de ce projet de remaniement.

L'hon. M. MARCIL: Certainement; cette réorganisation s'est effectuée à la demande du comité des débats. Je désire tout simplement signaler la chose en passant, car le comité des débats existe pour quelque chose ou bien il n'a pas sa raison d'être. Si nous avons raison de le maintenir, on devrait lui

faire approuver en bonne et due forme à l'avenir les nominations de cette nature.

(La motion est adoptée.)

DICUSSION DU RAPPORT DU COMITE DES PENSIONS MILITAIRES.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) propose:

Que le rapport du comité spécial chargé, le 14 mars dernier, d'étudier la question du tarif des pensions à accorder aux militaires invalides, de la création d'une commission des pensions, et de faire une enquête sur toutes autres matières s'y rattachant, présenté à la Chambre le 10 mai courant, et que les tarifs des pensions, et le mode d'action et d'administration proposés dans le rapport soient soumis à l'examen du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: Monsieur l'Orateur, je le dis en toute déférence, je doute beaucoup que la Chambre puisse adopter ce rapport, car il engage le Parlement et le Gouvernement à faire une dépense considérable; il conviendrait plutôt de le recevoir, puis d'en donner à la Chambre une appréciation bienveillante. A mon sens, il faudrait que le Gouvernement soumît cette question à la Chambre avec l'avis de Son Altesse royale le Gouverneur général.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): On connaît les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord et les règles de la Chambre qui ont trait à cette question. Lors de l'institution du comité, j'ai représenté à quelques-uns de ses membres qu'il pourrait être difficile de soumettre à la Chambre des propositions tendant à relever le tarif des pensions. Il m'a été impossible d'accorder moi-même beaucoup d'attention à cette question, mais elle a été soumise à l'examen du rédacteur des lois. Ce que j'en pense, c'est que, pour agir conformément à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, il vaudrait probablement mieux recommander le projet à l'examen du Gouvernement. Toutefois, on s'y est pris autrement, et peut-être a-t-on bien fait; ce qui est certain, c'est qu'on ferait disparaître toute difficulté en ajoutant à la partie formelle de cette motion, ces mots: "que le tarif des pensions et le mode d'action et d'administration recommandés dans le rapport soient proposés à l'examen du Gouvernement."

L'hon. M. PUGSLEY: Le tarif des pensions?

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Il vaudrait peut-être mieux, pour prévenir toute objection, se servir de l'expression à laquelle j'ai pensé tout d'abord. Il ne faut pas que nous ayons l'air d'enfreindre les dispositions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. En adoptant la motion sous la forme que j'ai suggérée on ferait disparaître l'objection de mon honorable ami et toute autre objection possible, et la motion aurait la même efficacité par rapport à l'attitude future du Gouvernement.

L'hon. M. PUGSLEY: J'approuve l'avis du premier ministre; je crois, en effet, que nous devrions toujours obéir avec le plus grand soin aux prescriptions de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord. Nous obtiendrions le même résultat en adoptant la modification suggérée par le premier ministre.

L'hon. M. HAZEN: Je propose que la motion soit modifiée de façon à comprendre le texte que voici: "soient proposés à l'examen du Gouvernement". Avant qu'elle soit adoptée, je dirai quelques mots du rapport. Je serai très bref, attendu qu'il reste plusieurs questions importantes à étudier dans le court intervalle qui doit s'écouler d'ici à la prorogation. Le comité, qui a fait rapport le 10 du courant, se composait de neuf membres choisis des deux côtés de la Chambre, et son rapport portait la signature de chacun de ses membres. Le comité a eu l'avantage de recueillir l'opinion de plusieurs citoyens intéressés à cette question, en relations avec le ministère de la Milice, représentant certaines associations ouvrières du pays versées dans l'étude des questions de ce genre, des médecins et des amis de l'instruction technique; mais bien que les renseignements obtenus de ces messieurs soient de grande valeur et que plusieurs d'entre eux se soient donnés beaucoup de peine pour les recueillir et les fournir au comité, je me permettrai de dire que le comité doit beaucoup de reconnaissance à un certain citoyen de Toronto, c'est-à-dire à monsieur Frank Darling, pour ce qu'il nous a appris et pour l'activité et l'intelligence qu'il a mise au service de ce projet.

Je n'insisterai guère sur les propositions que l'on a faites, je dirai que le comité ne s'est occupé que des pensions destinées aux soldats qui se sont enrôlés dans la force expéditionnaire canadienne. Le rapport ne traite pas du tout de pension en faveur de la milice active ordinaire ou force permanente dans ce pays, mais seulement en faveur de ceux qui se sont enrôlés dans le service actif depuis le commencement de la grande guerre européenne. Le comité a pensé que l'on devrait confier l'administration des pensions à une commission composée de trois membres.

Le texte du rapport à ce sujet est ainsi conçu:

Que trois personnes désignées "les commissaires du bureau des pensions", et ci-après désignée "la commission", soient nommées pour une période de dix ans à moins d'être révoquées dans l'intervalle, et que cette commission soit chargée d'étudier, de déterminer et d'administrer toutes les pensions militaires et navales.

Tous les membres du comité avaient pour but l'établissement d'une commission qui se tiendrait entièrement à l'écart de toute influence politique et à cette fin ils recommandent que la décision du bureau des commissaires des pensions soit sans appel, soit au Gouvernement, soit à un fonctionnaire quelconque. Seul peut interjeter appel de cette décision un soldat qui trouve à se plaindre de la pension qui lui fut accordée régulièrement et l'audition de l'appel se fait devant le Bureau des pensions au complet, qui est autorisé de recevoir la preuve documentaire ou tout autre témoignage en faveur de l'appelant; mais, la décision de ce bureau sera définitive. Le but est de rendre les décisions du bureau finales, afin que les gens ne puissent s'imaginer qu'un soldat, par favoritisme ou influence d'aucune sorte, soit capable de faire modifier le chiffre de sa pension. On devra considérer chacune des demandes absolument selon ses mérites et personne n'aura à y voir en dehors du bureau des commissaires qui décidera de la validité de la réclamation.

La rédaction du rapport en ce qui concerne le bureau des pensions et la durée de ses pouvoirs est la même que celle constituant la commission des chemins de fer. Tout commissaire est nommé pour dix ans, à moins de révocation motivée et cette commission est chargée d'étudier, de déterminer et d'administrer toutes les pensions militaires et navales.

L'hon. M. GRAHAM: A ce que je vois, ce tarif de pension ne s'appliquera qu'à ceux qui sont allés de l'autre côté et au front.

L'hon. M. HAZEN: Non, ce système de pension s'appliquera à tous ceux qui se sont enrôlés dans les forces expéditionnaires pour prendre du service actif. Si un homme immédiatement après son enrôlement se rend à un camp et subit un accident qui cause sa mort ou le rend invalide lorsqu'il est de service, il aura droit lui, ou sa famille, aux pensions énumérées dans la présente loi, tout aussi bien que s'il avait subi son accident en Europe devant l'ennemi.

[L'hon. M. Hazen.]

M. MORPHY: Qu'est-ce qu'entend mon honorable ami par un camp?

L'hon. M. HAZEN: Je me sers du mot comme une désignation générale. Ces pensions s'appliqueront à un homme qui subit un accident au cours de son instruction, au camp de Valcartier, par exemple, ou à tout autre camp militaire.

Mais peut-être devrais-je élucider ce point davantage; un homme qui, après son enrôlement, subit un accident dans l'exécution de son service, a droit à une pension au même titre que s'il avait subi cet accident en Europe devant l'ennemi.

Le rapport ajoute:

La commission a pleine autorité et toute responsabilité de considérer et décider toute chose se rapportant aux pensions, et leur décision sera sans appel; on devrait cependant y insérer un dispositif autorisant tout demandeur qui le désire de présenter sa cause soit personnellement, soit par l'entremise d'un avocat devant la commission siégeant au complet pour l'audition des appels de ceux qui ont à se plaindre des décisions données dans le cours ordinaire de l'administration.

Un article autorise la commission d'engager des secrétaires ou tout autre commis dont elle aura besoin pour l'administration à des salaires autorisés par le Gouvernement en conseil et d'édicter des règlements pour la bonne administration de la commission, sujets à l'approbation du Gouverneur en conseil. Le rapport émet l'avis que la pension accordée à un soldat ou à toute personne dont il est le soutien ne puisse être cédée, engagée, saisie, touchée par anticipation ou échangée. Nous tenons à prendre les mesures nécessaires pour nous assurer que la pension d'un soldat ne serve à d'autres fins que celles auxquelles la loi la destine.

Le tarif des pensions a donné lieu à beaucoup de discussion; nous avions à considérer l'échelle en vigueur avant la guerre et nous avons donné au sujet toute l'attention possible en tenant compte des tarifs des autres pays et de la situation actuelle au Canada. Nous avons décidé de recommander une augmentation très substantielle dans les pensions des soldats qui servent dans les rangs inférieurs.

Du simple soldat au grade de lieutenant, nous proposons une augmentation substantielle des pensions. A partir du grade de lieutenant nous ne proposons pas d'augmentation, excepté pour un capitaine, dont l'augmentation dans la pension est de $10, cette augmentation permettant au département d'établir son tarif de pensions plus facilement. Le comité avait à prendre en

considération que plus de 300,000 hommes s'étaient enrôlés sous l'ancien tarif de pensions; et que tandis que d'un côté on avait le droit, et personne ne pourrait y trouver à redire, d'augmenter les pensions, cependant, il ne serait pas juste de réduire pour aucun des grades les pensions qui étaient en vigueur lors de l'enrôlement. Presque tous les membres du comité convinrent qu'il y avait une trop grande différence entre les pensions des grades supérieurs et des simples soldats. Si le comité des pensions avait eu à établir le tarif primitif, il n'aurait pas proposé d'accorder aux officiers plus élevés en grade que les lieutenants une pension aussi élevée que celle prévue au tarif actuel. Mais, vu que 300,000 hommes, comportant un certain nombre d'officiers, s'étaient enrôlés sous l'ancien tarif, nous avons cru que malgré qu'il n'y eût pas d'obligation contractuelle, il était difficile et même injuste de réduire le chiffre des pensions en vigueur au moment de l'enrôlement. C'est pourquoi nous avons laissé les pensions des officiers des grades supérieurs à celui de lieutenant telles qu'elles étaient dans l'ancien tarif. Certains journaux ont trouvé que la pension des officiers supérieurs n'était pas suffisante. Il me semble que l'explication que j'en donne doit satisfaire le sentiment d'équité et de justice de quiconque est au courant de la situation.

Pour les simples soldats et les grades inférieurs, l'ancien tarif était comme il suit: Pour un simple soldat, $264 par année; pour un sergent, $336 par année; pour un sergent-major, $372 par année; pour un maître-artilleur, $430 par année; pour un sous-officier à brevet (warrant), $480 par année; pour un lieutenant, $480 par année; pour un capitaine, $720 par année; pour un major, $960 par année; pour un lieutenant-colonel, $1,200 par année; pour un colonel, $1,440 par année, et pour un brigadier général, $2,100 par année.

Ces chiffres sont les montants des pensions aux célibataires; les hommes mariés recevaient une pension supplémentaire. Comparons l'ancien tarif pour les hommes mariés avec celui que nous recommandons. Avant le 1er août 1914, un simple soldat marié recevait $396 par année, nous proposons $480. Autrefois, un sergent recevait $504; aujourd'hui $510; un sergent-major recevait $612; aujourd'hui, il reçoit $620. Un lieutenant recevait $702, aujourd'hui il reçoit $720. Mais nous ne faisons pas de distinction entre les hommes mariés et les célibataires. Nous n'avons pas réduit le montant qu'on payait aux soldats mariés; nous avons porté la pension du soldat célibataire au même montant que celle de l'homme marié. Cette question a soulevé beaucoup de discussion au comité. On l'a retournée et discutée sur toutes ses faces et, en définitive, le comité à l'exception d'un de ses membres, qui avait des doutes, décida que le célibataire avait droit à une aussi forte pension qu'un homme marié, pour la raison qu'au retour de la guerre la plupart des célibataires se marieront et il n'y avait pas de raison pour ne pas lui donner la même indemnité qu'à celui qui s'était marié avant son enrôlement. Un autre argument qui fut fort discuté, c'est qu'un homme qui a besoin de se faire soigner, s'il a une femme, recevra de meilleurs soins que le célibataire, et que ce dernier devra payer davantage pour se faire soigner. Nous proposons l'insertion d'une disposition que dans le cas d'invalidité complète, c'est-à-dire si un homme est dans l'impossibilité absolue de vaquer à des occupations rémunératives, le bureau des pensions peut, à sa discrétion, augmenter sa pension de $250. Cette dernière disposition s'applique aux hommes mariés et aux célibataires et à tous les grades jusqu'à celui de lieutenant. Nous avons décidé que l'indemnité accordée aux officiers supérieurs était suffisante pour leur permettre de vivre convenablement sans cette augmentation de $250 dans leurs pensions.

Le comité a également émis l'avis de classer en six catégories ceux qui ont droit à des pensions et qu'à chaque membre d'une catégorie il soit accordé une pension en raison de la gravité de son infirmité comparée à l'invalidité complète. Un simple soldat, complètement invalide, reçoit $480 par année, puis, s'il ne peut subvenir par lui-même d'aucune façon aux besoins de la vie, le bureau peut lui octroyer une augmentation de la pension, susceptible d'être modifiée chaque année, jusqu'à concurrence de $250.

Pour l'invalidité complète, qui est portée à 100 p. 100, le tarif des pensions devra être déterminé par la commission. Cette première classe embrasserait: perte des deux yeux, perte des deux mains ou de tous les doigts et les deux pouces; tuberculose incurable; perte des deux jambes, à l'articulation du genou ou au-dessus; aliénation mentale; lésions permanente et extrêmes des valoubes du cœur avec régurgitation.

Pour la 2e classe, l'invalidité est portée à 80 p. 100 et moins de 100 p. 100 et le chiffre de la pension représentera 80 p. 100 de celle qui sera accordée pour cause d'invalidité complète. Exemple de cette

classe; perte d'une main et d'un pied; perte des deux mains; désarticulation de la hanche. Le tarif des pensions sera dans la même proportion pour les 3e, 4e, 5e et 6e classes. Pour cette dernière l'invalidité est portée à 20 p. 100, et il n'y a pas de pension, mais seulement une indemnité de pas plus de $100 pour surdité d'une oreille, la perte de l'index ou d'un autre doigt.

Nous proposons que le membre de ce corps expéditionnaire, de tout grade jusqu'à et y compris celui de lieutenant, ayant droit, pour cause d'invalidité, à une pension de la 1re, de la 2e ou de la 3e classe, puisse toucher, en sus de sa pension, $6 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de capitaine, $7 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de major, $8 par mois pour chaque enfant; s'il a le grade de lieutenant-colonel, de colonel ou de brigadier général, $10 par mois pour chaque enfant, le titre d'enfant étant applicable à l'enfant issu d'un première lit et à l'enfant à l'égard duquel le pensionnaire se trouve "in loco parentis", c'est-à-dire auquel il tient lieu de père.

Je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur ce que nous avons décidé à l'endroit des veuves. Si un membre du corps expéditionnaire a été tué ou est mort des suites de blessures reçues ou de maladies contractées ou aggravées alors qu'il était en service actif, sa veuve aura droit, jusqu'à ce qu'elle se remarie, à l'équivalent de la pension attribuée à la 2e classe, et elle aura aussi le droit de retirer l'allocation recommandée pour les enfants. Si la veuve se remarie, le paiement de sa pension personnelle cesse, mais elle a encore le droit à une indemnité représentant une année de pension. Si le membre du corps expétionnaire qui a été tué ou est mort des suites de blessures reçues ou de maladies contractées ou aggravées comme susdit était veuf, mais laisse un ou plusieurs enfants, chacun d'eux aura droit à $12 par mois.

Vient ensuite ce très important article: Si une demande de pension est faite en faveur d'une femme qui, sans être mariée à un membre du corps expéditionnaire, a vécu avec lui comme si elle eût été sa femme, ou si la demande de pension est en faveur de l'enfant ou des enfants de cet homme ou de cette femme, la commission est autorisée à accorder la pension ordinaire attribuée à une femme ayant un ou plusieurs enfants, pourvu qu'elle ait lieu de penser que les circonstances étaient de nature à faire croire que la femme était, à l'époque de l'enrôlement et depuis un temps raisonnable avant la date de l'enrôlement, généralement considérée comme l'épouse du dit membre du corps expéditionnaire, ou que la dite commission considère comme un acte de justice de reconnaître cette personne, pour les objets de la pension, comme la femme de ce membre du corps expéditionnaire. Si la femme vient à se marier, elle cesse de toucher sa pension individuelle, mais elle a droit à une allocation égale à une année de pension.

Aux yeux du comité, lorqu'un homme et une femme ont vécu maritalement sans avoir été jamais unis par les liens du mariage, la femme doit être considérée comme épouse légitime, et que les enfants ont droit aux mêmes égards que s'ils étaient issus d'un mariage.

Le comité a aussi décidé qu'il ne doit être fait aucun paiement d'allocation pour un enfant si ce dernier est du sexe masculin et âgé de plus de seize ans, ou s'il est du sexe féminin et âgé de plus de dix-sept ans, à moins que, par suite d'infirmité physique ou mentale, l'enfant soit incapable de gagner sa vie, auquel cas le paiement de la pension peut, si la commission juge que ce soit pour le mieux, être continué jusqu'à ce que l'enfant ait atteint vingt et un ans.

Le peu d'instants que j'ai à ma disposition ne me permet point de signaler toutes les conclusions du rapport; je veux néanmoins appeler l'attention sur l'article où il est dit que la mère veuve, la belle-mère ou l'aïeule dont le principal ou unique soutien est un membre du corps expéditionnaire qui a été tué ou est mort des blessures reçues ou de maladie contractée ou aggravée en service actif, aura droit à une pension de la 3e classe si ce militaire n'a pas d'enfant dont il soit le soutien, ou s'il est célibataire ou veuf; cette femme, toutefois, n'a droit qu'à une seule pension. Si elle vient à se marier, le paiement de sa pension cessera, mais elle aura droit à une indemnité égale à une année de pension.

Aux termes d'une autre disposition, le père dont l'unique ou principal soutien est un fils faisant partie du corps expéditionnaire aurait droit à une pension de la 3e classe si ce fils est tué ou meurt des suites de blessures reçues ou d'une maladie contractée en service actif.

Dans le cas d'un homme ayant servi sur le front, qui a été blessé, puis est revenu au pays, y a obtenu une pension, et subséquemment est décédé, sans qu'il ait été rien affecté au soutien de la veuve, nous accordons une allocation à celle-ci, si elle est frappée d'incapacité physique absolue, ou

sous le régime de la clause des 80 p. 100 du fait d'incapacité. L'homme se trouverait dans ces cas, par suite de ses blessures ou de ses infirmités, incapable de pourvoir à la subsistance de sa femme, et le comité était d'avis que dans ces circonstances ce serait simple justice que l'Etat vînt au secours de celle-ci. Mais cette disposition ne saurait être invoquée que dans le cas de l'épouse du soldat au moment où il reçut la blesseure, ou fut victime de l'accident, ou contracta la maladie, lui ayant mérité l'attribution d'une pension.

Une autre question au sujet de laquelle on insista fortement auprès du comité, mais au sujet de laquelle nous ne prîmes pas effectivement de décision, est celle qui a trait aux réservistes. Lorsque éclata la guerre, nombre de personnes vivant au Canada furent appelés à servir sous les drapeaux des divers pays à qui ils devaient allégeance: des Anglais, des Français, des Belges, des Russes, des Italiens furent appelés à servir par leurs pays respectifs. On a insisté fortement auprès du comité, surtout le représentant de Saint-Antoine de Montréal (sir H. B. Ames), secrétaire du Fonds Patriotique, que ces hommes devraient être l'objet du même traitement que ceux qui se sont enrôlés dans les troupes expéditionnaires canadiennes; ou plutôt, que nous devrions verser à ces hommes la différence entre les montants qui leur seront attribués sous forme de pension et ceux qu'ils auraient retirés s'ils s'étaient enrôlés dans la troupe expéditionnaire canadienne. Cette mesure ne devait être au bénéfice que des hommes déjà mariés et dont la famille vivait au Canada au moment de la déclaration de guerre, et qui, après la guerre, reviendraient au Canada pour y demeurer.

Cependant, comme nous n'étions pas pleinement renseignés, nous jugeâmes qu'il n'y avait pas lieu pour le moment de soumettre de proposition. D'aucuns qui s'intéressaient particulièrement à ce qui se ferait pour les recrues anglaises, se présentèrent devant le comité, et l'un d'eux déclara que le gouvernement anglais avait la question à l'étude, en vue de considérer l'opportunité d'accorder un supplément de pension à ceux qui étaient venus s'enrôler de pays d'outremer où il était accordé des pensions plus élevées que celles accordées par le gouvernement anglais. Nous ne pûmes nous assurer de ce qui se ferait à cet égard; au reste, il nous fut impossible dans le peu de temps à notre disposition, de nous procurer des renseignements exacts quant au nombre de ceux qui effectivement s'étaient enrôlés dans le pays de leur allégeance. Aussi proposâmes-nous dans l'article 25 du rapport ce qui suit:

(25) On a fortement recommandé à votre comité de traiter sur le même pied que les résidents du Canada qui se sont enrôlés dans la force expéditionnaire canadienne les réservistes des nations alliées résidents *bona fide* du Canada au moment où ils ont été appelés sous leurs drapeaux respectifs et qui ont laissé derrière eux en ce pays ceux dont ils étaient les soutiens, ayant l'intention de revenir en Canada, après la guerre, pour y faire leur demeure, et d'accorder à ces réservistes un supplément à la pension octroyée respectivement par les alliés.

Votre comité n'ayant pu obtenir d'information définitive quant à la méthode adoptée par les autres gouvernements, et des renseignements suffisants pour le mettre en état d'arriver à une décision judicieuse, il recommande que la commission fasse une étude soignée et une investigation au sujet de cette question de pension pour les réservistes, aux fins de préparer un rapport complet à être soumis à la Chambre à sa prochaine session.

L'attention du comité du fonds patriotique canadien devrait être attirée sur l'à-propos qu'il y aurait de venir en aide dans l'intervalle aux personnes résidant en Canada dont ces réservistes devenus invalides étaient les soutiens, et qui par suite de telle invalidité ont besoin d'assistance.

Toutefois votre comité est d'avis que si des mesures sont prises subséquemment pour accorder aux réservistes un supplément à la pension qui leur est versée par leurs gouvernements respectifs, ce supplément ne devra être accordé qu'à ceux qui, au moment où ils ont été appelés sous les drapeaux, avaient des dépendants *bona fide* résidant en Canada et qui y sont demeurés durant la guerre; aussi, que ce supplément de pension ne sera pas maintenu au delà du temps pendant lequel ces dépendants de tels réservistes continuent leur résidence réelle en Canada.

Nous recommandons que ceux qui sont nommés pour administrer le fonds de pension disposent de toutes les demandes le plus expéditivement possible; qu'en temps opportun il soit présenté un projet de loi confirmant le rapport en question; et que, dans l'intervalle, des mesures soient prises sur-le-champ, pour y donner effet. Cela peut se faire sous le régime de la loi sur les mesures de guerre. Le désir du comité était que, le plus tôt possible, le nouveau bureau fût constitué et s'appliquât à sa besogne. Il incombera au Gouvernement, aussitôt la session close, de mettre ce rapport à l'étude, et si le Gouvernement l'agrée, d'y donner suite en vertu des dispositions de la loi sur les mesures de guerre.

Nous recommandons également que nos recommandations au sujet de l'échelle des pensions datent du 4 août 1914, jour où la guerre a été déclarée. Ces recommandations ont donc un effet rétroactif à l'endroit de tout soldat qui s'est enrôlé depuis

le 4 août, lorsque la guerre a éclaté et qu'on fît appel aux volontaires. La conséquence sera que tous les membres du corps expéditionnaire se trouveront sur un pied d'égalité quant aux pensions qu'ils recevront; les soldats enrôlés dès les premiers jours recevront la même pension que celle accordée à ceux qui s'enrôlent maintenant.

Les changements que nous recommandons entraînent une augmentation considérable dans le montant que le pays acquittera en pensions. D'après l'échelle en vigueur maintenant on calcule que dans le cas d'un effectif de 100,000 hommes de tous rangs, en campagne durant un an, la liste des pensions du Canada atteindra le chiffre de $5.481,500. On compte que, d'après les lois de pensions que nous recommandons, le total des pensions, pour un effectif semblable, et en campagne durant ce temps, sera de $7,184,181 par année. De sorte que les honorables députés constateront que s'ils basent leurs calculs sur l'estimation d'un effectif de 100,000 soldats, en campagne durant une année, ils relèveront des frais supplémentaires d'après l'échelle de $1,702,681 que nous proposons. Cet état est basé sur des chiffres reçus du bureau de la guerre relativement aux pertes depuis le début des hostilités. Les chiffres du War-office pour un effectif de 100,000 soldats en campagne durant une année sont les suivants: Morts, 15 p. 100; invalidité complète, 6 p. 100; invalidité partielle, 9 p. 100. Les autorités de la milice nous disent qu'en tenant compte de ce qui est arrivé au corps expéditionnaire canadien durant l'année dernière, le calcul ci-dessus relatif au pourcentage des tués, est élevé.

L'augmentation est très marquée, et le montant que ce pays devra acquitter en pension, dans l'avenir, fera une brèche considérable, chaque année, dans les finances du Canada. Toutefois, les membres du comité et, j'en suis certain, les membres de la Chambre et, tous les habitants du pays, désirent qu'on traite avec justice, avec équité et générosité—ce mot n'est pas de trop, en réalité—les hommes qui, à cette phase critique de l'histoire de notre pays, sont accourus dans les rangs de notre armée, ont offert leur sang, même leur vie, pour la défense d'une liberté qui nous est chère à tous.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, j'éprouve beaucoup de plaisir à appuyer la motion de l'honorable ministre de la Marine (M. Hazen). Depuis que je fais partie de ce Parlement je n'ai jamais siégé dans un comité dont tous les membres, sans distinction de parti, ont semblé animés d'un désir aussi sincère d'arriver à la meilleure solution possible d'une question très importante que l'ont été les membres de ce comité. Je regrette que l'étude de ce rapport soit nécessairement renvoyée au dernier jour de la session, et que les recommandations qu'il contient ne forment pas le sujet d'une loi spéciale de la part du Gouvernement. Il est vrai que, d'après la loi relative aux mesures de guerre, le Gouvernement a le pouvoir de résoudre cette question, mais, après tout, les dispositions de cette loi n'accordent que des pouvoirs temporaires au Gouvernement du jour, afin de le mettre en état de faire face aux circonstances spéciales créées par la guerre. Ce problème des pensions, s'il est un de ceux qui surgissent immédiatement, à cause de la guerre, n'en est pas moins un dont le caractère est permanent, et que le peuple canadien aura à résoudre, longtemps même après la fin heureuse de la guerre.

Quoi qu'il en soit, j'estime, nonobstant le fait que nous n'avons pas de loi d'une nature spéciale, qu'en appliquant les recommandations de ce rapport au cours de l'année prochaine, le Gouvernement sera animé, dans l'organisation de la Commission et tout ce qui s'y rapporte, de l'esprit qui l'aurait porté à demander une ratification parlementaire de ce projet, et qu'à la prochaine session du Parlement, il sera du devoir du Gouvernement de soumettre à la Chambre un projet de loi réglant définitivement cette question. Les chiffres que le ministre vient de donner démontrent l'importance exceptionnelle que cette question revêt pour le peuple canadien, au point de vue des finances. D'après la base de l'état que les fonctionnaires du département de la Milice ont préparé pour nous, et estimant que le pourcentage des soldats rendus infirmes sera semblable à celui contenu dans ce calcul fait pour 300,000 soldats qui sont déjà sous les armes, je trouve que le Canada devra acquitter annuellement, en pensions, $21,559,543. Pour 400,000 soldats, la dépense occasionnée, chaque année, au peuple canadien serait de $28,736,724. Si les honorables députés veulent s'arrêter, un instant, à faire le calcul de ce que représentera la dépense annuelle si on la capitalise, ils comprendront parfaitement l'étendue énorme de l'obligation onéreuse qu'on impose à notre population et l'importance de cette question, si on l'étudie au point de vue financier.

Uni à cette grande question il y a, naturellement, le devoir non moins important, que, j'en suis sûr, comprennent tous les membres de cette Chambre et tous les loyaux habitants du Canada, tout comme l'ont compris chaque membre du comité, je veux parler du devoir qui s'impose à nous tous, comme représentants du peuple, de faire tout ce qui est possible pour ceux qui portent le fardeau et font le plus grand sacrifice dans cette terrible guerre. Je veux expliquer clairement que l'idée qui peut se présenter naturellement, peut-être pas à l'esprit de quelques-uns des membres de cette Chambre, mais à l'esprit d'autres personnes du dehors, que nous voulons donner une pension à tous ceux qui s'enrôleront pour le service d'outre-mer, n'est pas l'idée qui est à la base de ces propositions. Il n'y aura que ceux qui, s'étant enrôlés pour ce service, et qui deviendront invalides, que ce soit en Canada ou dans une phase quelconque de la guerre, auront droit, d'après ces propositions, à une rémunération monétaire de la part du Gouvernement. Le chiffre de la pension dépendra entièrement de la gravité des cas, et le ministre a indiqué bien clairement quels sont ceux dans lesquels une pension sera payée.

Nous avons proposé que le chiffre de la pension sera déterminé d'après la gravité des blessures, et les chiffres que nous avons publiés dans le rapport et dans les journaux sont ceux du maximum auquel un invalide aura droit. La pension sera plus ou moins élevée suivant la gravité des cas. Il viendra sans doute de diverses sources plus tard, pendant et après la guerre, des propositions d'augmenter le chiffre des pensions. Ce qui a eu lieu aux Etats-Unis nous donne un exemple de ce à quoi l'on peut s'attendre dans notre pays, et c'est pourquoi je regrette que nous n'ayons pas formulé dans un texte de loi exactement ce que nous voudrions proposer au Parlement. Il est possible que d'ici à une prochaine session on aura obtenu plus de renseignements sur cette question, et que la loi qui sera proposée finalement, sera le fruit d'un jugement plus mûri et de plus de renseignements que le comité possède aujourd'hui.

Se rendant pleinement compte de ces choses, ceux qui composaient le comité ont décidé unanimement que les membres de la commission, dont la création est proposée dans ce rapport, devront être des hommes indépendants, non pas de simples fonctionnaires ou des chercheurs de place, mais des hommes dont la position et la réputation seront une garantie certaine pour tout le pays de leur indépendance et de leur intégrité absolues, qu'ils ne seront pas influencés par aucune considération d'intérêt politique.

Les membres du comité, représentant les deux côtés de la Chambre, ont pensé que le Gouvernement ne pourra nommer le personnel de la commission proposée qu'après s'être consulté avec le chef de l'Opposition, afin que ceux qui la composeront ne soient pas seulement choisis par les ministres, mais soient dans une grande mesure des représentants du Parlement canadien, choisis par les chefs des deux grands partis politiques. La dépense annuelle d'au moins $25,000,000 fera de cette commission, lorsqu'elle sera organisée, un des corps publics les plus importants du Canada, au point de vue des sommes à dépenser. Je suis certain que la Chambre approuvera ce que je viens de dire, lorsqu'elle aura réfléchi.

Je ne veux pas entrer dans les détails, mais il y a quelques propositions de ce rapport dont je voudrais parler en particulier. Il y a celle sur laquelle a insisté le ministre de la Marine et des Pêcheries, et qui touche à la différence dans le tarif des pensions accordées aux simples soldats et aux grades plus élevés.

Dans la courte discussion qui a eu lieu sur la motion que j'ai eu l'honneur de proposer pendant cette session, j'ai dit qu'il n'y avait pas entre les soldats et les officiers de notre milice, une différence sociale ou autre suffisante pour justifier l'adoption d'une ligne de démarcation très grande dans le chiffre des pensions accordées aux deux classes. Au Canada, les conditions sociales sont différentes de celles qui existent en Angleterre et dans d'autres pays européens. Tous les membres du comité ont été de cette opinion, mais la conclusion à laquelle nous sommes arrivés, et qui a été si bien exposée par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, montre la difficulté qui s'est présentée lorsque nous avons voulu régler la question définitivement.

Le départ de nos hommes pour le front, la mort de beaucoup d'entre eux pour leur pays, le droit que leurs familles ont cru avoir aux pensions primitivement proposées, tout cela a créé une situation qui a rendu notre tâche très difficile. Nous hésitions en effet à modifier le tarif des pensions accordées à nos militaires des rangs supérieurs. Nous avons, en conséquence, suggéré un relèvement général du chiffre des

pensions d'après le principe mentionné par le ministre. Nous avons pensé, non seulement à l'invalide qui survit, mais, comme l'a fait observer le ministre, à sa veuve aussi et à ses enfants, et, dans le cas où un homme ne laisserait derrière lui ni veuve ni enfant, il sera donné quelque chose à la mère veuve, à la belle-mère ou à la grand' mère, selon les termes de l'article 21 du rapport.

Un mot de plus seulement à l'égard de la proposition de secourir également ceux des autres nationalités qui sont partis du Canada pour le champ de bataille ou aux réservistes qui appartienent à l'armée impériale.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Avant que mon honorable ami aille plus loin, j'aurais à lui demander une couple de renseignements. Il est dit dans l'article 8 que, passé le délai d'un an, nulle pension ne sera modifiée. N'arrive-t-il pas quelquefois qu'une infirmité, jugée d'abord très sérieuse, disparaisse tout à fait au bout de deux ou trois ans, de façon que le malade se rétablit et reprend sa vigueur habituelle? J'ai vu de ces cas dans l'exercice de ma profession. Dans une affaire de cette sorte, nulle enquête ne serait plus permise. D'après la loi actuelle, il pourrait être ouvert une enquête dans le but d'établir une lésion plus profonde qu'on ne le supposait, ou encore la complète disparition de l'infirmité.

Quant aux célibataires et aux hommes mariés, j'aimerais à savoir, à titre de pur renseignement, si le comité, dans le cas des célibataires, a pensé à faire une différence entre eux et les hommes mariés, mais à les mettre sur le même pied si le célibataire se mariait ensuite. Je ne sais si cette circonstance a fait l'objet d'un examen.

On n'a pas l'intention, je suppose, de voir interpréter les termes de ces dispositions exactement pour ce qu'ils disent. Il me semble toutefois pris à la lettre, l'article 17 ferait croire que, dans le cas d'une femme qui aurait vécu, hors mariage, avec une membre du corps expéditionnaire, elle pourrait, advenant la mort de celui-ci, avoir droit à une pension, quand même dans l'intervalle les choses auraient grandement changé. Je suppose que le rapport du comité ne pense pas à exclure toute considération de ce genre.

M. MACDONALD: Pour répondre à la première question du très honorable premier ministre, je dirai que l'article 8 prescrit une révision au bout de la première année qui suit l'octroi d'une pension, et il faut, dans tous les cas, si je m'en souviens bien, qu'une pension ait été demandée dans les deux ans du congé définitif donné à un soldat. Mais nulle révision n'aura lieu. Il pourra y en avoir une, mais une seulement, dans le cas d'invalidité évidemment incurable. Si mon très honorable ami veut bien lire la disposition insérée dans ce que l'on appelle la première catégorie, il verra que, s'il s'agit de la perte des deux yeux, des deux mains, des deux jambes, de tuberculose incurable, de folie ou d'une lésion grave et permanente des valvules du cœur, vous avez là celles des infirmités à tout jamais incurables et à l'égard desquelles il n'y a guère lieu à d'autre révision.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Jusque-là, c'est bien; mais a-t-on voulu s'en tenir aux cas qui viennent d'être mentionnés. J'en ai connu dans lesquels une lésion très grave de l'épine dorsale a été déclarée par des médecins absolument incurable et où le malade devait être incapable de travail toute sa vie, lorsque, au bout de deux ou trois ans, les prévisions des hommes de l'art se sont trouvées en défaut et le malade a recouvré toute sa force. J'ai pensé que des cas de cette nature pouvait se produire.

M. MACDONALD: Toutes ces questions-là ont fait l'objet d'un examen approfondi, et chacun de ceux dont se composait le comité admettra, je crois, qu'en disant des propositions de mon honorable ami de Kingston (M. Nickle), qui a donné beaucoup d'attention aux menus détails de toutes ces choses, qu'elles comprenaient celles dont parle mon très honorable ami, je ne fais que dire l'exacte vérité.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je ne blâme absolument personne.

M. MACDONALD: Non, je le sais. Le premier ministre désire savoir si le comité a tenu compte de ces observations et les a étudiées. En réalité, le comité en a tenu compte. Le comité s'est surtout propositions de mon honorable ami de Kingston (M. Nickle), qui a donné beaucoup d'attention aux menus détails de toutes ces choses, qu'elles comprenaient celles dont parle mon très honorable ami, je ne fais que dire l'exacte vérité.

Une importante question sur laquelle le comité n'a pas pris de décision consiste à savoir s'il faut faire figurer à la liiste des pensions ceux qui se sont enrôlés au pays pour servir dans une des armées des Alliés ou qui sont allés dans les Iles britanniques à titre de réservistes. De l'avis du comité,

pour le moment, il ne serait pas prudent de porter sur cette liste pareille catégorie de militaires. Quelques membres du comité étaient d'avis qu'il fallait inscrire maintenant cette catégorie de soldats sur notre liste de pensions; mais nous avons jugé utile et prudent de consacrer au moins une année à la délibération et à l'étude de cette question. Je ferai observer qu'on porte à $1,000,000 le surcroît de frais estimatifs annuels qu'entraînerait l'inscription de cette catégorie sur la liste des pensions; or, eu égard à ce fait, et étant donné qu'il importait, avant de prendre une décision définitive, d'obtenir des autres pays intéressés des renseignements circonstanciés au sujet de leurs systèmes de pensions au Canada, nous avons pensé que la proposition en question était le meilleur moyen de résoudre le problème. J'ajoute que tous les membres du comité ont travaillé en parfait accord, faisant preuve d'intérêt et d'enthousiasme, pour la solution de cette importante question, afin d'élaborer si faire se peut, quelque projet permettant au pays de se convaincre qu'il fait son devoir envers ceux qui vont braver les souffrances et la mort pour la défense des principes en jeu dans cette grande guerre. Voilà les sentiments qui nous ont inspirés, animés que nous étions du désir que le Canada fasse son devoir et se montre généreux envers nos soldats.

L'hon. M. LEMIEUX: Je n'ai qu'un mot à dire. Je souscris pleinement aux observations de mon honorable collègue de Pictou et de mon honorable ami, le ministre de la Marine et des Pêcheries. A titre de membre du comité, je suis fier de pouvoir dire que la plus parfaite harmonie n'a cessé de régner au sein du comité. Les propositions que nous avons formulées sont le fruit de délibérations amicales et fort prolongées. Je suis heureux que le comité ait pourvu généreusement aux besoins des soldats et de leurs familles.

J'espère qu'on fera complètement abstraction de la politique de parti dans le choix des titulaires de la commission à créer. J'en appelle à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je fais appel au patriotisme du très honorable premier ministre, et j'espère qu'ils veilleront à ce que l'on mette au rancart tout esprit de parti, dans le choix de ces titulaires. J'adjure aussi le Gouvernement d'envisager avec largeur la question des réservistes tant britanniques que français et peut-être aussi des réservistes belges, qui ont si noblement répondu à l'appel du devoir, lorsque la guerre a éclaté. Il s'agit ici des réservistes qui s'étaient établis au Canada et qui étaient, pour ainsi dire, devenus citoyens canadiens. Il me semble que les gouvernements dans leurs pays respectifs, pour des raisons évidentes, ne font pas preuve d'autant de générosité que le Gouvernement canadien à l'égard des siens, et nous ne devrions pas marchander à ces réservistes le léger écart à combler pour les mettre sur un pied d'égalité avec nos propres soldats. Je souscris sans restriction aux observations formulées par l'honorable député qui a présenté le rapport et par celui qui l'a appuyé.

M. NICKLE: A titre de membre du comité, qui a mis à l'étude la question des pensions, il convient sans doute que je présente une ou deux observations. D'abord, je puis attester ici sans la moindre restriction que la plus parfaite harmonie n'a cessé de régner au sein du comité, sans qu'il se soit fait entendre, du commencement à la fin, de note discordante ou de divergence d'opinion. Au début, nous nous sommes trouvés en présence d'une difficulté apparemment insurmontable. L'échelle des pensions appliquée en 1914, établissait une distinction très prononcée entre les pensions accordées aux hommes des grades inférieurs et ceux qui occupaient des positions plus élevées. Pendant quelque temps, le comité dut délibérer et débattre la question de savoir s'il ne conviendrait pas de soumettre un rapport remettant à l'étude la situation dans son ensemble. Après mûre délibération, il devint évident que puisque 300,000 hommes s'étaient enrôlés, avec la perspective d'une certaine échelle de pensions, il serait souverainnement injuste de réduire le chiffre des pensions offertes aux hommes de grade inférieur, Le comité décida donc de relever le chiffre des pensions qu'il jugeait insuffisantes et de laisser aux rangs supérieurs celles promises par le projet de 1914. Il nous reste fort peu de temps, cet après-midi, pour étudier la question en détail, et c'est là, j'en suis convaincu, chose regrettable.

Mais si on veut bien me le permettre, j'aimerais à faire insérer aux Débats les articles 641 et 648 de la loi des pensions de 1914 et le rapport du comité. Ils indiquent ce qu'étaient les allocations de pensions avec le projet du 1er septembre 1914.

Echelle des pensions—Règlements de solde et d'allocations applicables septembre 1914.

641. Les taux suivants de pension seront accordés aux soldats de la milice blessés ou de-

venus invalides en service actif pendant les exercices ou à d'autres services militaires pourvu que l'invalidité ne soit pas due à leur propre faute ou négligence:

Grade lors de la blessure ou maladie.	Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.	Quatrième classe.
	$	$	$	$
Soldats	264	192	132	75
Sergent et maréchal des logis	336	252	168	100
Maréchal des logis chef d'escouade, de batterie ou de compagnie Maréchal des logis fourrier d'escouade, de batterie ou de compagnie Premier sergent Sergent d'état-major	372	282	186	108
Sergent-major régimentaire, non à brevet. Maître-canonnier, non à brevet, maréchal des logis régimentaire	432	324	216	132
Sous-officier à brevet	480	360	240	144
Lieutenant	480	360	240	144
Capitaine	720	540	360	216
Major	960	720	480	288
Lieutenant-colonel	1,200	900	600	360
Colonel	1,440	1,080	720	456
Brigadier général	2,100	1,620	1,050	636

(a) La première classe ne sera applicable qu'à ceux qui sont devenus totalement incapables de gagner leur vie à la suite de blessures reçues ou de maladie contractée au combat ou en présence de l'ennemi.

(b) La deuxième classe sera applicable à ceux qui sont devenus totalement incapables de gagner leur vie à la suite d'infirmités ou de maladies contractées en activité, pendant les exercices ou à d'autres services; ou à ceux qui souffrent d'infirmité grave résultant de blessures reçues ou de maladie contractée au combat ou en présence de l'ennemi.

(c) La troisième classe sera applicable à ceux qui sont matériellement incapables de gagner leur vie à la suite d'infirmités ou de maladies contractées en activité, pendant les exercices ou à d'autres services; ou à ceux qui ne souffrent que d'infirmité légère résultant de blessures reçues ou de maladie contractée au combat ou en présence de l'ennemi.

(d) La quatrième classe s'appliquera à ceux qui ne sont affectés que d'incapacité légère ou de maladies contractées en activité, pendant les exercices ou à d'autres services.

(e) Quand l'infirmité est assez grave pour nécessité des services constants d'un compagnon ou serviteur, comme la perte des deux jambes ou des deux bras, ou la perte des deux yeux, ou quand l'usage des deux jambes ou des deux bras a été pour toujours perdu, les taux des colonnes de la première classe et de la deuxième classe pourront être augmentés d'un tiers.

(f) Outre les taux ci-dessus, un officier, sous-officier à brevet, sous-officier ou soldat totalement invalide, peut retirer pour sa femme, la moitié du taux pourvu à l'article 592 pour la veuve, et la totalité du taux pour les enfants d'un officier, etc., de son rang, subordonnément aux limitations concernant l'âge des enfants. Après la mort de l'officier, la veuve peut retirer la totalité des taux fixés à l'article 592 pour les veuves et les enfants.

(g) Il peut être accordé à une veuve mère d'un soldat totalement invalide une pension de la moitié des taux fixés à l'artice 592 pour une veuve, pourvu que le soldat soit son seul soutien et ne soit pas marié. Advenant la mort du soldat elle peut retirer la totalité de ce taux.

642. Des pensions peuvent être payées aux veuves et enfants de ceux qui ont été tués au combat, ou qui sont morts des blessures reçues ou des maladies contractées en activité, pendant les exercices ou à d'autres services militaires, aux taux suivants, pourvu que la mort du soldat ne soit pas due à sa propre faute ou négligence, mais résulte clairement de l'accomplissement de ses devoirs militaires.

Grade du mari, fils ou père lors de la mort.

Soldats, $22 par mois pour la veuve, et $5 par mois pour chaque enfant.

Sergent ou maréchal des logis, $28 par mois pour la veuve, et $5 par mois pour chaque enfant.

Maréchal des logis chef d'escouade, de batterie ou de compagnie; maréchal des logis fourrier d'escouade, de batterie ou de compagnie; premier sergent; sergent d'état-major, $30 par mois pour la veuve, et $5 par mois pour chaque enfant.

Sergent-major régimentaire, non s.-o. à b.; maître canonnier, non s.-o. à b.; maréchal des logis fourrier, $30 par mois pour la veuve, et $5 par mois pour chaque enfant.

Sous-officier à brevet, $32 par mois pour la veuve, et $5 par mois pour chaque enfant.

Lieutenant, $37 par mois pour la veuve, et $6 par mois pour chaque enfant.

Capitaine, $45 par mois pour la veuve, et $7 par mois pour chaque enfant.

Major, $50 par mois pour la veuve, et $8 par mois pour chaque enfant.

Lieutenant-colonel, $60 par mois pour la veuve, et $10 par mois pour chaque enfant.

Colonel, $75 par mois pour la veuve, et $10 par mois pour chaque enfant.

Brigadier général, $100 par mois pour la veuve, et $10 par mois pour chaque enfant.

Lieutenant-colonel, $60 par mois pour la veuve et $10 par mois pour chaque enfant.

[M. Nickle.]

Colonel, $75 par mois pour la veuve et $10 par mois pour chaque enfant.

Brigadier-général, $100 par mois pour la veuve et $10 par mois pour chaque enfant.

(a) Une veuve non remariée dont le fils unique était son seul toutien aura droit à la pension d'une veuve sans enfants, sous les conditions ci-dessous prescrites.

(b) Dans le cas d'orphelins, les taux fixés ci-dessus pour les enfants peuvent être doublés, et la pension peut être payée à des gardiens légalement nommés.

643. Les pensions aux veuves et aux enfants seront payables à partir du jour qui suit celui de la mort du mari, etc., et une gratification égale à deux mois de pension sera payée le premier mois, outre la pension.

644. La pension de la veuve d'un militaire ou de sa mère veuve, ou d'un enfant peut être retenue ou arrêtée si cette veuve, etc., est ou en devient subséquemment indigne de toucher la pension ou si elle possède ou acquiert de l'aisance.

La décision du ministre pour la retenue ou la cessation de la pension sera finale.

645. La pension de la veuve d'un militaire ou de sa mère veuve cessera si elle se remarie, mais elle aura droit à une gratification de deux ans de pension qui lui sera payée immédiatement après son mariage.

646. Aucune gratification ou pension ne sera payée pour un enfant (ou orphelin) âgé de plus de quinze ans, si c'est un garçon, ou de plus de dix-sept ans, si c'est une jeune fille, à moins que, par suite d'infirmité mentale ou physique, l'enfant ou l'orphelin ne soit incapable de gagner sa vie, auquel cas la pension peut être continuée jusqu'à ce que l'enfant (ou l'orphelin) ait atteint vingt et un ans; mais aucune pension ne sera payée à un enfant ou orphelin après son mariage.

647. Les cas particuliers que les règlements ne prévoient pas ou qu'ils prévoient insuffisamment, peuvent être considérés spécialement par le Gouverneur en conseil.

648. Les pensions peuvent être payées mensuellement d'avance.

Le rapport du comité est conçu ainsi qu'il suit:

Le comité spécial chargé de faire une étude sur les tarifs des pensions à accorder aux soldats invalides des troupes expéditionnaires du Canada et sur la création d'une commission permanente des pensions, et sur toutes autres matières s'y rattachant, et de faire rapport, a considéré avec soin les questions qui lui ont été soumises, et présente les conclusions suivantes:

(1) Votre comité, tenant compte du peu de temps que durera probablement la présente session du Parlement et des difficultés qui pourraient surgir et ne pourraient être résolues d'une manière satisfaisante, si trop d'ampleur était donnée à cette étude, a limité son enquête et ses recommandations aux pensions et à l'aide à accorder aux membres des troupes expéditionnaires du Canada dans la grande guerre commencée en août 1914, et au mode d'administration le plus propre à donner satisfaction.

(2) Que toutes pensions, dépenses pour appareils,—tels que membres artificiels,—et pour l'enseignement de métiers ou autres avantages accordés aux membres des troupes expéditionnaires, ou aux personnes qui en dépendent, soient défrayées par le Gouvernement du Canada à même le Trésor.

(3) Que trois personnes, désignées sous le nom de Bureau des commissaires des pensions, ci-après appelé "la commission", soient nommées pour remplir cette charge, durant le bon plaisir, pour un terme de dix années, sauf révocation motivée. La dite commission sera chargée d'étudier, de fixer et d'administrer toutes les pensions militaires et navales.

(4) Que la commission ait tous pouvoirs en ce qui concerne tout ce qui a trait aux pensions, et que ses décisions soient sans appel; pourvu cependant que toute latitude soit donnée à quiconque aura des motifs de plainte de soumettre son cas, en personne ou par son procureur, à la commission siégeant au complet dans le but d'entendre les explications de ceux qui ne seraient pas satisfaits des décisions rendues au cours ordinaire de l'administration.

(5) Que la commission soit autorisée à nommer des commis aux écritures ou autres aides qu'ils jugeront nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions, aux salaires qu'ils pourront être approuvés par le Gouverneur en conseil, et à faire les règlements qu'ils jugeront utiles pour faciliter leur administration et qu'ils soumettront au Gouverneur en conseil pour son approbation.

(6) Que la pension accordée à un membre des troupes expéditionnaires, ou à une personne en dépendant, ne pourra pas être aliénée, engagée, grevée, commuée ou payée par anticipation.

(7) Que toutes pensions accordées à des membres desdites troupes soient dtéerminées d'après l'invalidité du postulant sans tenir compte de son genre d'occupation avant son enrôlement.

(8) Que chaque cas soit sujet à revision à l'expiration d'une année à compter de l'octroi de la pension, sauf dans les cas d'invalidité reconnue permanente, auquel cas il n'y aura pas revision.

(9) Que pour encourager les invalides laborieux et possédant des aptitudes spéciales, il ne soit pas fait de déduction du montant de la pension qui leur est accordée sous prétexte qu'ils se livrent à quelque genre de travaux ou qu'ils se sont perfectionnés dans quelque industrie. La prospérité de l'Etat exige qu'en autant que faire se peut, ceux qui sont capables de le faire, s'efforcent d'augmenter le chiffre de leur pension. Si le montant de la pension était sujet à réduction parce que celui qui le reçoit se livre à des occupations lucratives, votre comité est d'avis que ce serait le moyen d'encourager l'indifférence et l'apathie. Que la commission devrait prendre les moyens d'enseigner un métier à ceux qui seraient désireux de profiter de cet avantage, comme aussi de fournir des membres artificiels ou autres appareils à ceux qui en auraient besoin. Ce genre de secours est du domaine de la commission des hôpitaux militaires qui s'occupe actuellement de cette question.

(10) Que la commission confie à une personne responsable l'administration de la pension accordée aux invalides ou aux personnes qui en dépendent, lorsque la commission a lieu de croire que cette pension est dépensée d'une manière imprévoyante par ceux qui la reçoivent, et que les frais de cette gestion soient à la charge de la commission.

(11) Qu'un membre des troupes expéditionnaires, à raison d'invalidité du fait de service actif ou aggravée par ce service, ait droit à une pension aux taux suivants pour invalidité absolue:

	Par année.
Simple soldat	$ 480
Sergent-major d'escouade, de batterie ou de compagnie	510
Sergent quartier-maître d'escouade ou de compagnie	
Sergent du drapeau	
Sergent d'état-major	
Sergent-major de régiment non breveté	620
Maître canonnier, non breveté	
Sergent quartier-maître de régiment	
Sous-officier breveté	680
Lieutenant	720
Capitaine	1,000
Major	1,260
Lieutenant-colonel	1,560
Colonel	1,890
Brigadier-général	2,700

(12) Ceux qui ont droit à des pensions se divisent en six classes et à un membre de chaque classe est octroyée une pension en raison directe de son infirmité comparée à l'invalidité totale, ainsi:

Classe 1.—Invalidité totale, 100 p. 100.
Perte des deux yeux.
Par exemple—
Perte des deux mains ou de tous les doigts et des pouces.
Tuberculose incurable
Perte des deux jambes aux genoux ou au-dessus.
Folie.
Lésion valvulaire chronique.

Classe II.—Invalidité, 80 p. 100 à 100 p. 100—pension, 80 p. 100 de classe I.
Exemple: Perte d'une main et d'un pied.
Perte des deux pieds.
Désarticulation d'une jambe à la hanche.

Classe III.—Invalidité, 60 p. 100 à 80 p. 100—pension, 60 p. 100 de classe I.
Exemples:
Perte d'une main.
Perte d'une jambe au genou ou plus haut.
Perte de la langue.
Perte du nez

Classe IV.—Invalidité, 40 p. 100 à 60 p. 100—pension, 40 p. 100 de la classe I.
Exemples:
Perte d'un œil.
Perte d'un pied.
Surdité complète.
Perte des deux pouces.

Classe V.—Invalidité, 20 à 40 p. 100—pension, 20 p. 100 de classe I.
Exemple:
Perte d'un pouce.
Anchylose du coude, du genou, de l'épaule du poignet ou de la cheville.

Classe VI.—Invalidité en-dessous de 20 p. 100—gratification jusqu'à concurrence de $100.
Exemple:
Surdité complète d'une oreille.
Surdité partielle des deux oreilles.
Perte de l'index ou d'un autre doigt.

(13) Aux simples soldats et aux gradés jusqu'au grade de lieutenant inclusivement qui sont totalement invalidés et sont dans l'impossibilité absolue de subvenir aux besoins de la vie, la commission peut augmenter l'octroi d'un montant supplémentaire jusqu'à concurrence de $250.

(14) Un simple soldat ou un gradé jusqu'au grade de lieutenant inclusivement qui a droit à la pension des classes 1, 2 ou 3 recevra en plus de sa pension personnelle, $6 par mois pour chaque enfant; un capitaine, $7 par mois pour chaque enfant; un major, $8 par mois pour chaque enfant; un lieutenant-colonel, un colonel ou un brigadier général, $10 par mois pour chaque enfant; le mot enfant comprenant un beau-fils, une belle-fille et un enfant auquel ce soldat ou cet officier tenait lieu de père.

(15) Si un membre du corps expéditionnaire se fait tuer ou meurt des suites de blessures reçues ou d'une maladie contractée ou aggravée en service actif, sa veuve tout le temps de son veuvage, a droit à l'équivalent de la pension mentionnée dans la classe II, ainsi qu'à l'indemnité recommandée pour les enfants; si elle se marie, sa pension personnelle cesse, mais elle a droit à une gratification équivalente à une année de pension.

(16) Si celui qui se fait tuer ou meurt des suites de blessures reçues ou d'une maladie contractée ou aggravée en service actif est un veuf, et laisse un ou plusieurs enfants, tel que défini ci-haut, cet enfant ou ses enfants auront droit à $12 par mois chacun.

(17) Si une femme demande une pension, et si, sans être mariée au défunt, cette femme vivait avec lui maritalement, ou si on demande cette pension pour l'enfant ou les enfants du défunt ou de cette femme, la commission est autorisée d'accorder la même pension que pour une veuve ou pour un enfant ou des enfants légitimes, si les commissaires trouvent que dans les circonstances la femme au moment de l'enrôlement et pour une période raisonnable avant l'enrôlement avait la réputation d'être la femme dudit défunt ou si la commission trouve qu'en justice il faudrait reconnaître que cette femme a droit à la pension d'une épouse; si cette femme se marie la pension personnelle cesse, mais elle a droit à une gratification équivalente à une année de pension.

(18) Il ne sera payé aucune pension à un garçon âgé de plus de 16 ans ou à une fille âgée de plus de 17 ans, à moins d'une infirmité mentale ou physique qui rende l'enfant incapable de gagner sa vie. Dans ce dernier cas, la commission, à sa discrétion, peut continuer de payer à l'enfant sa pension jusqu'à l'âge de 21 ans. Il ne sera payé aucune pension à un enfant après son mariage.

(19) Il ne sera payé aucune pension à personne qui en ferait la demande ou pour qui on en fait la demande si l'invalidité ou la mort est due à la négligence même du défunt ou de l'invalide, à moins que la commission en décide autrement.

(20) Dans tous les cas, la demande pour des pensions personnelles doit se faire tout au plus deux ans à compter de la date de la constatation de l'infirmité pour laquelle on réclame une pension.

(21) Si la mère, la belle-mère ou la grand'-mère d'un soldat ou d'un officier qui se fait tuer ou qui meurt des suites de blessures reçues ou de maladie contractée ou aggravée en service actif, est veuve et dépend entièrement ou principalement sur le défunt, si le défunt n'avait pas d'enfants à supporter, ou était célibataire ou veuf, sa mère, belle-mère ou grand'-mère aura le droit à la pension de la classe III, pourvu cependant que cette femme ne retire pas plus d'une pension. Si cette femme se marie, la pension cesse, mais elle aura droit de retirer une gratification équivalente à une année de pension.

(22) Si un fils qui est le seul ou le principal soutien de son père et qui, étant célibataire ou veuf, n'a pas d'enfants à supporter, se fait tuer ou meurt des suites de blessures reçues ou

[M. Nickle.]

d'une maladie contractée ou aggravée en service actif, son père aura droit à une pension de 3e classe.

(23) Si un soldat ou un officier après avoir obtenu une pension soit de 1re, soit de 2e classe, meurt laissant une épouse à laquelle il était marié lorsqu'il contracta l'infirmité qui lui a donné droit à sa pension, ou laissant une femme occupant à ce moment la position d'épouse indiquée à l'article 17 de ce rapport, ou laissant des enfants issus de cette épouse ou de cette femme, ladite épouse ou femme aura droit à la pension de la classe suivante de celle accordée au défunt, et l'enfant ou les enfants continueront d'avoir droit à l'indemnité, sauf les restrictions quant à l'âge mentionné à l'article 18 de ce rapport; si ladite épouse ou femme se marie, sa pension personnelle cesse, mais elle aura droit à une gratification équivalente à une année de pension.

(24) Les pensions de veuves et d'orphelins dateront du jour suivant celui de la mort du défunt et une gratification équivalente à deux mois de pension sera payée le premier mois en plus de la pension.

(25) Votre comité a reçu des observations représentant que les réservistes des alliés qui étaient résidents au Canada au moment de leur mobilisation par les gouvernements étrangers, et qui ont laissé leur famille avec l'intention de revenir après la guerre habiter le Canada, devraient recevoir le même traitement que ceux qui se sont enrôlés dans le corps expéditionnaire canadien, et le gouvernement devrait ajouter à la pension qu'ils recevront de leurs gouvernements respectifs.

Comme il fut impossible à votre comité d'obtenir des renseignements précis sur le système en vigueur dans les pays alliés, ni assez de données pour en arriver à une juste décision, votre comité émet le vœu que la commission étudie soigneusement la question des pensions aux réservistes et fasse un rapport complet à la prochaine session de la Chambre.

Il faudrait suggérer au fonds patriotique canadien de venir en aide dans l'intervalle aux familles résidant au Canada des réservistes invalides, lesquelles se trouvent en conséquence dans le besoin. Votre comité, néanmoins, émet l'avis que si plus tard il est décidé d'ajouter aux pensions accordées aux réservistes par leur gouvernement respectif, cette mesure ne devrait s'appliquer qu'à ceux qui au moment de la mobilisation avaient une famille résidant réellement en Canada et qui continua de demeurer au Canada durant la guerre; et que le paiement de ces pensions supplémentaires cesse dès que les familles de ces réservistes quittent le Canada.

(26) La commission dans son administration des pensions afin d'éviter tout ennui ou toute gêne qui pourrait résulter d'un délai, devra prendre un grand soin de s'assurer que toutes les demandes soient examinées et décidées avec la plus grande diligence.

(27) En temps et lieu, il faudra présenter une loi pour confirmer ce rapport, mais dans l'intervalle il faudrait prendre des mesures nécessaires pour mettre ces règlements en vigueur.

(28) Qu'il soit donné aux propositions contenues dans ce rapport un effet rétroactif à dater de la déclaration de guerre en date du 4 août 1914.

Votre comité est d'avis que ce rapport, l'enquête et les témoignages ci-annexés, ainsi qu'un index que le secrétaire du comité est chargé de préparer, soient imprimés immédiatement pour être distribués, ainsi qu'imprimés dans l'appendice aux Débats de 1916, nonobstant le règlement n° 74.

Le ministre de la Marine a fait observer que le projet proposé dans le rapport ne fait aucune distinction entre les pensions pour les hommes mariés et les célibataires. Tous les membres du comité, excepté un seulement, convinrent qu'il valait mieux ne pas faire de distinction, et je pourrais expliquer les raisons qui les ont amenés à cette décision. Le corps expéditionnaire canadien est une armée de volontaires seulement. C'est une armée d'hommes qui viennent de tous les points du pays sans arrière-pensée et dans le seul but de répondre à l'appel de leur pays. Les uns étaient mariés au moment de l'enrôlement, d'autres se sont mariés subséquemment et plus tard, un règlement nouveau statuait qu'il ne serait accordé aucune allocation d'absence à l'époque d'une recrue qui se marierait après son enrôlement à moins qu'il n'obtienne le consentement de l'officier commandant de son régiment. Quelques-uns obtinrent ce consentement et se marièrent. D'autres, désespérant d'obtenir l'allocation d'absence, se marièrent sans le consentement de l'officier commandant. Une autre catégorie qui s'étaient proposés de se marier et s'étaient fiancés à des jeunes filles canadiennes s'embarquèrent pour l'Europe avant de se marier, sans doute avec l'intention de se marier au retour. Le comité a trouvé qu'il serait injuste de faire aucune distinction entre ces différentes catégories ou classes et c'est pourquoi il recommanda qu'il ne soit faite aucune distinction entre les hommes mariés et les célibataires et qu'on ne prenne pas sur la pension du célibataire pour augmenter celle de l'homme marié, mais qu'on accorde la même pension à l'un comme à l'autre, de sorte qu'une fois la guerre terminée et les soldats revenus au pays, tous, qu'ils fussent mariés au moment de leur enrôlement ou subséquemment, avant de s'embarquer pour le front ou à leur retour, se trouvent exactement sur le même pied. L'un des buts du comité fut d'augmenter les pensions des catégories de soldats à qui il semblait qu'on avait accordé des pensions insuffisantes.

Il n'est peut-être pas hors de propos de mettre sous les yeux de la Chambre le tableau comparatif des tarifs actuellement en vigueur et des tarifs projetés en ce qui concerne les pensions aux soldats devenus complètement invalides ou à leurs veuves:

Tableau comparatif des tarifs de pensions aux soldats pour invalidité complète. Tarif en vigueur et tarif projeté.

	Soldat célibataire.		Soldat ayant femme.		Soldat ayant femme 3 enfants.	
	En vigueur.	Projeté.	En vigueur.	Projeté.	En vigueur.	Projeté.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Caporaux et soldats	264 00	480 00	396 00	480 00	576 00	696 00
Sergent	336 00	510 00	504 00	510 00	784 00	726 00
Sous-officier breveté	480 00	680 00	672 00	680 00	852 00	896 00
Lieutenant	480 00	720 00	702 00	720 00	918 00	936 00
Capitaine	720 00	1,000 00	990 00	1,000 00	1,242 00	1,252 00
Major	960 00	1,260 00	1,260 00	1,260 00	1,548 00	1,548 00
Lieutenant-colonel	1,200 00	1,560 00	1,560 00	1,560 00	1,920 00	1,920 00

Tableau comparatif des tarifs de pensions aux veuves des officiers et soldats tués en service actif.—Tarif en vigueur et tarif projeté.

	Veuve.		Veuve et 3 enfants.	
	En vigueur.	Projeté.	En vigueur.	Projeté.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Simple soldat	264 00	384 00	444 00	600 00
Sergent	336 00	408 00	516 00	624 00
Sous-officier breveté	384 00	544 00	564 00	760 00
Lieutenant	444 00	576 00	660 00	792 00
Capitaine	540 00	800 00	792 00	1,052 00
Major	600 00	1,008 00	888 00	1,296 00
Lieutenant-colonel	720 00	1,248 00	1,080 00	1,608 00

Le comité a pensé qu'un tel tarif de pensions assurerait une honnête subsistance à tout militaire devenu complètement invalide, fût-il marié, célibétaire ou chargé de famille. Advenant le cas où le gagne-pain se fait tuer à la guerre, la pension accordée à la veuve n'est pas tout à fait aussi forte que celle que reçoit le soldat revenu complètement invalide. Le tarif en vigueur attribue $264 de pension à la veuve d'un simple soldat; le tarif projeté lui donnerait droit à $384. A la veuve mère de trois enfants dont elle est le soutien, le tarif actuel accorde $444, tandis que le tarif projeté lui accorderait $600.

Il suffit d'examiner les chiffres que contient le rapport pour se convaincre que l'adoption des conclusions du comité signifie que le Canada est prêt à en user généreusement envers ses soldats. La Chambre aimerait peut-être aussi à avoir un tableau où le tarif des pensions accordées en d'autres parties de l'empire aux soldats et aux veuves d'officiers et soldats fût en regard de celui dont nous projetons l'établissement.

[M. Nickle.]

A.—Tarif comparatif des pensions aux soldats pour invalidité, conformément au rapport.

Rang.	——	Soldat célibataire.	Soldat marié et sa femme.	Soldat et 3 enfants.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Caporaux et soldats.	Canada	480 00	480 00	696 00	La pension peut être augmentée de $25.
	Australie	253 00	380 00	569 00	
	Nouvelle-Zélande.	442 86	601 02	790 00	
	G.-Bretagne	316 00	316 00	412 00	
Sergent	Canada	519 00	510 00	726 00	
	Australie	240 00	496 00	701 00	
	Nouvelle-Zélande.	442 86	613 67	803 45	
	G.-Bretagne	366 00	366 00	462 00	
Sous-officier breveté	Canada	680 00	680 00	896 00	
	Australie	377 00	566 00	756 00	
	Nouvelle-Zélande.	442 86	632 66	822 44	
	G.-Bretagne	506 00	506 00	602 00	
Lieutenant	Canada	720 00	720 00	936 00	
	Australie	443 00	664 00	854 00	
	Nouvelle-Zélande.	474 49	695 92	855 70	
	G.-Bretagne	700 00	700 00	700 00	Reçoit, en outre, une gratification égale à un an de pension, la première année.
Capitaine	Canada	1,000 00	1,000 00	1,252 00	
	Australie	492 00	737 00	927 00	
	Nouvelle-Zélande.	506 12	759 18	948 96	
	G.-Bretagne	1,000 00	1,000 00	1,000 00	Reçoit, en outre, une gratification égale à un an de pension, la première année.
Major	Canada	1,260 00	1,260 00	1,548 00	
	Australie	565 00	847 00	1,037 00	
	Nouvelle-Zélande.	594 69	892 03	1,081 81	
	G.-Bretagne	2,000 00	2,000 00	2,000 00	Reçoit, en outre, une gratification égale à un an de pension, la première année.
Lieutenant-colonel	Canada	1,500 00	1,560 00	1,920 00	
	Australie	638 00	956 00	1,146 00	
	Nouvelle-Zélande.	708 58	1,062 87	1,252 65	
	G.-Bretagne	3,000 00	3,000 00	3,000 00	Reçoit, en outre une gratification égale à un an de pension, la première année.

B.—Tarif comparatif des pensions accordées aux veuves d'officiers et de soldats tués à la guerre, conformément au rapport.

Rang du mari.	Pays.	Veuve sans enfants.	Veuve avec trois enfants.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Soldat	Canada	384 00	600 00	
	Australie	253 00	442 00	
	Nouvelle-Zélande	316 33	506 11	
	G.-Bretagne	126 00	258 00	Augmenté de $30 en atteignant l'âge de 35 ans et une autre augmentation de $30 lorsqu'il atteint l'âge de 45 ans.
Sergent	Canada	408 00	624 00	
	Australie	340 00	529 00	
	Nouvelle-Zélande	341 63	531 41	
	G.-Bretagne	138 00	270 00	Augmenté de $30 à l'âge de 35 ans, et encore de $30 à 45 ans.
Sous-officier breveté	Canada	544 00	760 00	
	Australie	377 00	566 00	
	Nouvelle-Zélande	379 60	569 38	
	G.-Bretagne	175 00	307 00	Augmenté arrivé à l'âge de 35 ans et, de nouveau à 45 ans.
Lieutenant	Canada	576 00	792 00	
	Australie	443 00	632 00	
	Nouvelle-Zélande	506 12	695 90	
	G.-Bretagne	400 00	625 00	
Capitaine	Canada	800 00	1,052 00	
	Australie	492 00	681 00	
	Nouvelle-Zélande	569 38	759 16	
	G.-Bretagne	500 00	770 00	
Major	Canada	1,008 00	1,296 00	
	Australie	565 00	754 00	
	Nouvelle-Zélande	657 96	847 74	
	Gr.-Bretagne	700 00	1,015 00	
Lieutenant-colonel	Canada	1,248 00	1,608 00	
	Australie	638 00	827 00	
	Nouvelle-Zélande	768 92	958 70	
	G.-Bretagne	900 00	1,260 00	

J'appelle l'attention sur la situation malheureuse dans laquelle se trouveront placées les veuves des réservistes en Canada, après que la guerre sera terminée, et j'en parlerai plus longuement plus tard. Si nous faisons la comparaison entre les pensions que l'on propose de payer en Canada et celles qui sont payées dans d'autres parties de l'empire, je crois que le comité a été généreux et que le tarif qu'il a proposé est juste et raisonnable.

Mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a fait allusion à certaines propositions du comité qui changent ou modifient l'ancien système de pensions. La loi actuelle accorde une pension à celui qui a été blessé ou a contracté une maladie après qu'il s'est enrôlé. La loi oublie ce fait que plusieurs soldats, qui n'avaient aucune maladie apparente, ont été acceptés à l'enrôlement par les médecins examinateurs dans tout le pays comme étant propres au service; plus tard, le froid l'épuisement ou des exercices trop fatiguants ont développé chez eux des maladies qui les ont rendus malades pour la vie ou ont causé leur mort. Le comité a pensé que c'était une criante injustice. Dans le cas où un homme, qui avait en lui sans le savoir les germes d'une maladie, a offert ses services au pays, se croyant en bonne santé et propre au service, et a été accepté par le médecin examinateur, le comité a pensé qu'il serait injuste que sa veuve et ses enfants souffrent, s'il meurt d'une maladie qui aura été aggravée par son service militaire. Ainsi le plan projeté agrandit le champ des pensions, et dit que l'on pourra en accorder à un militaire du corps expéditionnaire devenu invalide dans l'acomplissement de son service. On pourra accorder une pension à celui qui souffrira de quelque maladie qu'il ne connaissait pas ou qui a échappé à l'œil vigilant du médecin examinateur.

Le comité a fait un autre changement, un changement qui, à mon avis, est juste et raisonnable. Le premier projet de pension faisait une distinction entre la pension accordée à un soldat lorsque sa blessure ou son infirmité avait été reçue au cours d'une bataille ou devant l'ennemi, ou au cours de son instruction après qu'il s'est enrôlé.

Le comité ne pouvait pas comprendre pourquoi on faisait une distinction entre la blessure reçue pendant l'instruction, lorsque, par exemple, un cavalier tombe de cheval ou est écrasé par un cheval dans sa chute, et la blessure reçue dans le combat.

[M. Nickle.]

Le comité a décidé qu'on ne fera pas de distinction et que l'on tiendra compte de toute blessure reçue après l'enrôlement, c'est pourquoi le rapport pose le principe que tous les cas seront mis sur un pied d'égalité, pourvu que la blessure ait été reçue après l'enrôlement ou comme conséquence de quelque maladie contractée ou aggravée pendant les instructions militaires.

Le comité a fait une autre modification qui, d'après moi, sera bien accueillie dans tout le pays. D'après l'ancienne loi, la pension d'un simple soldat accordait $5 par mois pour chaque enfant du sexe masculin au-dessous de quinze ans, et chaque fille ne dépassant pas l'âge de dix-sept ans. Le comité a jugé que c'était injuste. S'il y a une chose au monde à laquelle a droit un enfant, dont le soutien a perdu la vie au service de son pays, c'est une chance raisonnable de gagner lui-même sa vie. Le comité a pensé que faire cesser la pension à l'âge de quinze ans était injuste. Conséquemment, il l'a portée à seize ans.

Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, la majorité des garçons et des filles dans notre pays entrent dans les écoles secondaires vers l'âge de quatorze ans; et lorsque la pension est arrêtée au moment où le garçon atteint se quinze ans, il en résulte que lorsqu'il quitte l'école publique les frais de son instruction augmentent, et si la pension payée à la mère est diminuée au moment où les frais augmentent par le fait qu'il entre à l'école secondaire, le garçon et la fille sont virtuellement privés des moyens de s'instruire. Le comité a pensé que les enfants avaient droit d'avoir une bonne chance de s'instruire, et qu'il n'était pas déraisonnable de continuer le payement de la pension jusqu'à l'âge de seize ans pour les garçons et dix-sept ans pour les filles, et, dans le cas de l'enfant d'un simple soldat de porter le chiffre de $5 à $6 par mois.

Le comité a pris peut-être une mesure radicale dans une autre matière, mais qui me paraît juste. Ils ont dit qu'un homme recevant une pension devait avoir droit aux fruits de son travail, que, si un homme qui a perdu les yeux s'adaptait aux circonstances et pouvait gagner sa vie, si, ayant perdu les pieds et les mains, il avait le courage de se mettre au travail et si, ayant suivi une école professionnelle, il pouvait obtenir un emploi dans une autre sphère d'activité, cet homme avait bien le droit de garder ce qu'il gagnait. Le comité a été d'avis que, dans le cas de ceux que la guerre avaient cruellement éprouvés mais qui avaient le courage à leur retour de cher-

cher à se créer une nouvelle carrière dans la société, il devrait leur être payé une pension à cause de l'infirmité physique dont ils souffrent, sans jamais en déduire ce qu'ils gagnent.

Il a paru au comité que l'adoption de tout autre plan aurait pour conséquence inévitable d'encourager la paresse et la fainéantise et le comité a cru que, dans un pays comme dans le nôtre, il fallait tout faire pour encourager nos hommes à se chercher quelque nouvelle occupation une fois revenus du champ de bataille. Pour ce qui est de l'administration de ce service, par les règlements relatifs aux pensions, c'est le ministre de la Milice qui se prononce en dernier ressort et, quel que soit le parti au pouvoir, ce serait pour le Gouvernement une occasion d'intrigues politiques, une cause peut-être d'impopularité. C'est pourquoi le comité en est arrivé à l'opinion qu'il convenait d'établir un bureau dont les membres, pris hors de la politique, resteraient assez longtemps en fonctions et seraient les seuls arbitres du chiffre des pensions à accorder, sans appel possible d'un décision du bureau prise à l'unanimité des voix. Il me semble que ce plan de conduite se recommandera au pays en général.

Le ci-devant ministre des Postes (M. Lemieux) a signalé la situation particulière qu'occupent dans ce pays les réservistes des puissances alliées. C'est là un point que le comité a longuement débattu. Il a cherché à obtenir des renseignements et, par malheur, il lui a été impossible d'arriver à se former une opinion avec le peu de renseignements qu'il a pu recueillir.

Le chiffre des pensions que payent les gouvernements des Etats alliés est loin de permettre que l'on puisse vivre dans ce pays de façon un peu passable. Il faudra qu'il soit fait quelque chose, soit par les municipalités, soit par le pays auquel les réservistes appartiennent, ou encore par le Canada lui-même, en vue d'ajouter aux pensions qui vont être payées à ces gens-là. Le comité n'a pas pu arriver à une décision, et c'est pourquoi il dit dans son rapport que la commission des pensions devrait cette année faire d'actives recherches à cet égard et présenter à la Chambre un rapport à la prochaine session. Il a, en outre, conseillé de prendre soin de ces gens-là pour cette année à l'aide du Fonds patriotique, pour que nulle part dans le pays il n'y ait de la misère ou du mécontentement. Il est dangereux, je sais, de vouloir établir une règle générale d'après un cas particulier; mais, pas plus tard qu'hier, on m'a signalé la situation navrante dans laquelle se trouve la veuve d'un réserviste. Son mari a été tué à la guerre et elle reçoit la jolie somme de 14 shellings par semaine, moins de $4, pour vivre dans ce pays, elle et un tout petit enfant ! Il doit vous paraître clair, à vous monsieur l'Orateur, comme à la Chambre aussi, j'en suis sûr, qu'une pareille pension est tout à fait insuffisante et que, si on ne trouve le moyen d'ajouter quelque chose à cette pension que l'on paye aux réservistes, les municipalités les auront sur les bras et il y aura du mécontentement. Ces réservistes et leurs familles sont un gain pour le pays, et il me semble que le Canada devrait fournir à leurs enfants toutes les occasions de réussir.

Nous avons encouragé l'immigration; et beaucoup d'étrangers sont venus ici dans l'idée de s'y établir et le gagne-pain de la famille n'a quitté qu'à l'appel de son pays. Si l'on peut aviser à quelque moyen de leur venir en aide, ou si encore il est possible de nous assurer le concours des gouvernements d'Europe, je suis convaincu que ce sera un grand soulagement pour des personnes qui méritent notre sympathie, mais qui, autrement, vont avoir beaucoup à souffrir. Je ne dirai rien de plus à ce sujet cet après-midi, puisque d'autres affaires, si je ne me trompe, appellent d'une manière pressante notre attention. D'après ce que j'ai entendu dire, toutefois, dans mes tournées à travers le pays, je crois que le public en général est tout disposé à prêter généreusement main-forte à ceux qui ont tout risqué pour maintenir notre existence nationale et celle de l'empire.

L'hon. M. OLIVER: Le président du comité (M. Hazen) a fait allusion à l'opposition d'un de ses membres à l'égard de certaines affaires.

Je dois l'avouer, je me trouve dans la posture de ce juré légendaire qui se plaignait d'avoir été enfermé pendant vingt-quatre heures avec les onze hommes les plus obstinés qu'il eût jamais rencontrés. A mon grand regret, force m'est bien de différer d'opinion avec la majorité du comité sur une question d'importance vitale à mon sens, et puisque mon honorable ami, le président et mon honorable collègue de Kingston (M. Nickle) y ont déjà fait allusion, je désire présenter une courte observation à cet égard. J'ai soutenu que les hommes mariés ont des titres tout spéciaux en matière de pensions, en sus de la somme payée aux célibataires. J'ai apporté à l'appui de mon opinion un double argument. Le pre-

mier se rattache à l'enrôlement des nouvelles troupes dont nous aurons besoin.

Il faut bien en convenir, quand il s'agit d'un homme marié, la femme est bien celle qui exerce la plus puissante influence sur son enrôlement. Si c'est un homme comme il faut—et s'il ne l'est pas, il ne saurait faire un bon soldat—les vues de sa femme influeront sensiblement sur sa décision. Si nous comptons obtenir beaucoup de recrues parmi les hommes mariés, pour les besoins de la guerre à l'avenir, il me semble qu'une des principales considérations, c'est qu'il faut faire preuve de libéralité, de générosité, ou du moins de justice envers les épouses de ceux à qui nous faisons appel.

L'entretien de deux personnes coûte nécessairement plus cher que celui d'une seule personne. Le célibataire invalide peut se procurer une pension convenable à un prix modéré, tandis que l'homme marié doit s'établir chez soi, sans quoi il ne saurait vivre sa vie d'une façon normale et convenable; or les frais du ménage sont sans contredit bien supérieurs à ceux d'une simple pension des célibataires. Il semble donc élémentaire que les besoins de deux personnes soient plus grands que ceux d'une seule; et lorsqu'il s'agit du minimum des besoins, ceux d'un homme et de sa femme sont plus grands que ceux d'un célibataire. Il s'agit ici du minimum des besoins nécessaires pour l'établissement d'un ménage. Voilà pourquoi j'ai fait valoir mes vues auprès du comité. A mon grand regret, je n'ai pas réussi à convaincre la majorité; mais je saisis ce moment pour faire connaître ma pensée à la députation, afin qu'il n'y ait pas de malentendu au sujet de mon attitude.

Je serais fort heureux de pouvoir envisager la question des réservistes, sous l'angle auquel se sont placés l'ancien ministre des Postes (M. Lemieux) et mon honorable collègue de Kingston (M. Nickle) afin de faire à ces réservistes une situation plus avantageuse que celle suggérée dans le rapport. C'est là une question d'un vif intérêt pour l'Ouest canadien où il y a un si grand nombre de réservistes dont la situation est l'objet de préoccupations du public en général. Il faut bien que la responsabilité retombe sur quelqu'un et, puisque ces hommes ont rendu également service à la même cause, nous devrions, en justice pour nous-mêmes et pour eux, leur témoigner la même reconnaissance.

M. A. C. MACDONELL (Toronto-Sud): Monsieur l'Orateur, je n'ai qu'une seule observation à ajouter à celles présentées avec tant d'habileté par les députés de droite et de gauche. A titre de membre du comité des pensions, je souscris volontiers au témoignage rendu ici au comité par l'honorable député de Rouville et par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), touchant l'harmonie qui a marqué toutes les délibérations du comité et le zèle qu'il a apporté à l'accomplissement de sa tâche. Je ne sache pas qu'on ait rien négligé ou plutôt je sais qu'on a tenté tous les efforts possibles pour obtenir l'opinion de tous les groupes du public sur la question. Tous les intéressés ont pu, en toute facilité, venir aux séances de leur comité, et l'honorable député de Kingston (M. Nickle) a parfaitement résumé la situation. Le rapport à l'étude est la résultante des efforts tentés par le comité. Nous n'osons nous flatter de l'espoir qu'il soit parfait; mais qu'on le soumette à une épreuve convenable et on constatera qu'il donnera d'excellents résultats. Bref, le comité a pour ainsi dire fait l'assemblage de la charpente osseuse de la question; mais pour qu'elle se recouvre de chair et prenne toute sa croissance, il faudra que la commission l'applique, suivant les besoins du moment.

Un des points mentionnés par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a été l'objet d'une délibération approfondie. Je tiens à signaler ici les efforts que nous avons déployés pour faire bénéficier le simple soldat d'une échelle de pension convenable. D'après l'ancienne échelle des pensions, le soldat marié recevait annuellement $396, d'après l'échelle que nous avons proposée, il obtiendra $480 annuellement. Le chiffre de la pension des simples soldats a subi un notable relèvement; d'après l'ancienne échelle, il recevait $264 annuellement; et d'après la nouvelle, il touchera $480 annuellement.

Nos raisons d'accorder la même pension au célibataire et à l'homme marié ont été expliquées par l'honorable député de Kingston, il y a quelques instants. A cette raison, vient s'ajouter l'argument qu'à leur retour au Canada la majorité de ces célibataires voudront fonder un foyer et on a cru bon de les y aider. On a compris que la pension sous l'ancien tarif ne lui permettrait pas de se marier, de fonder une famille et d'établir sa demeure au Canada.

Le comité a cru qu'on devrait l'encourager autant que possible à suivre l'exemple de son voisin marié, et que la pension recommandée dans le rapport n'était que très raisonnable pour lui permettre de s'établir. Nous augmentons d'environ $100 la pension de l'homme marié, ce qui est

une somme assez forte. Nous avons augmenté la pension du célibataire davantage, afin de lui permettre de se marier; plusieurs soldats comme l'a dit l'honorable député de Kingston, se sont mariés après leur enrôlement.

Je conclus en déclarant que le comité s'est acquité de sa tâche avec soin. Nous avons fait de notre mieux. Si dans l'administration de ces règlements, il se rencontre des inégalités de traitement, la commission des pensions ou une loi de la Chambre pourront y remédier.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN (premier ministre): Monsieur l'Orateur, le comité mérite des félicitations pour avoir conduit ses délibérations avec tant de soin, d'industrie et d'entente. A l'exception de la question qu'a signalée l'honorable député d'Edmonton, (M. Oliver), il n'y eut au comité, en somme, aucune divergence d'opinion sur les recommandations à faire. Une fois mises en vigueur, ces recommandations assurément comporteront une très grande augmentation des dépenses publiques, mais je ne crois pas qu'il se trouve une personne au pays qui ne supporte volontiers sa part de l'augmentation du fardeau.

Mon honorable ami, le député de Pictou (M. Macdonald), déplore qu'il ne se présente pas à cette session un projet de loi incorporant ces dispositions. Je ne partage pas l'avis de mon honorable ami à ce sujet. Dans un avenir prochain, le Gouvernement devra créer un bureau de pensions et je suis porté à croire qu'après que ce bureau aura fait une application pratique de ces règlements, la Chambre pourra plus facilement déterminer les détails d'une loi plutôt que si nous adoptions une loi précipitamment dans les derniers jours de la session.

Si j'avais fait partie du comité, peut-être aurais-je différé d'opinion à propos de certaines des recommandations, mais, néanmoins, le rapport du comité mérite tous les égards et je ne vois aucune raison dans le moment pour ne pas donner suite à toutes ses recommandations.

Quant au point soulevé par mon honorable ami d'Edmonton, je ne suis pas certain que j'aurais adopté sa manière de voir ou la manière de voir de la majorité du comité. L'argument de l'honorable député d'Edmonton ne manque pas de force; non plus que celui qui a déterminé la décision du comité. Quant à moi, les raisons alléguées par le comité me portent à la conclusion qu'il devrait y avoir une différence entre la pension des célibataires et celle des hommes mariés, mais qu'on augmente celle du célibataire, s'il se marie. Cette conclusion me paraît découler plus logiquement du raisonnement présenté au comité que celle qu'il a lui-même recommandée. Je ne veux pas critiquer, mon seul but est d'exprimer ma manière de voir, mais je n'ai pas eu l'avantage d'étudier la question dans son ensemble pendant plusieurs semaines comme l'ont fait les membres du comité.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a suggéré la possibilité d'une intervention ou une pression politique; du moins, c'est ainsi que j'interprète ses paroles. J'ai quelque expérience dans l'application de la loi actulle des pensions. Depuis douze ou dix-huit mois je suis au courant, et je tiens à déclarer à la Chambre, afin de corriger toute impression fausse qui pourrait surgir chez les gens, que jamais je n'ai entendu même insinuer qu'aucune personne dans cette Chambre ou au dehors avait essayé de faire intervenir des considérations politiques relativement à ces pensions. Pas une seule fois, n'ai-je entendu dire que le moindre soupçon existait à cet égard.

Il serait peut-être bon, pour dissiper des soupçons de cette nature, d'expliquer au juste comment les choses se passent. Au cours des quatre ou cinq dernières semaines, je me suis occupé personnellement des pensions et je suis parfaitement au courant. Les demandes sont envoyées à la commission des pensions. Celle-ci fait préparer des rapports, s'enquiert du bien fondé des demandes et prépare le dossier. Elle y ajoute sa recommandation, laquelle vient devant le ministre intérimaire de la Milice, qui doit y apposer sa signature. J'en ai de quarante à cinquante à signer par jour. Ce travail exige tellement de temps que je ne prends pas même connaissance du nom de la personne qu'on a recommandée. Il m'est impossible même de lire ces documents. Après qu'ils ont été considérés par les officiers permanents de la commission des pensions, je les renvoie, par la filière ordinaire, aux officiers permanents du Conseil du trésor. Je ne peux voir qu'on ait la moindre raison de supposer la possibilité d'une intervention politique. Je tiens à affirmer qu'au cours des douze ou dix-huit mois que j'ai eu à m'en occuper, et surtout au cours des quatre ou cinq semaines où j'ai eu la responsabilité de signer ces documents. Après qu'ils ont été considérés par

compétents du Conseil du trésor, je n'ai eu connaissance de rien qui puisse me laisser soupçonner la moindre intervention politique de la part d'une personne quelconque dans cette Chambre ou au dehors. Si l'honorable député en connaît quelque chose, il me ferait plaisir de m'en informer.

M. NICKLE: Je voulais dire qu'une commission indépendante des partis politiques préviendrait la possibilité d'intrigue politique ou de critique.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je croyais qu'on avait laissé entendre déjà quelque chose dans ce sens à la Chambre. J'avais compris que mon honorable ami l'avait insinué. S'il ne l'a pas fait, je désire retirer tous mes commentaires à ce propos. Mon but en relevant ces choses est d'indiquer qu'à ma connaissance il ne s'est jamais commis d'abus de ce genre. Nous allons étudier les recommandations du comité avec tout le soin et tous les égards qu'elles méritent. Comme je l'ai déjà dit, je ne vois pas pourquoi on ne les mettrait pas en pratique dans tous leurs détails.

Il y a certaines choses dont je m'informais cet après-midi qu'il faudra peut-être modifier quelque peu quand on rédigera les règlements en conformité avec les recommandations. J'espère que nous allons nous mettre à l'ouvrage sans tarder. J'ai l'assurance que la commission des pensions ainsi constituée va s'attirer le respect et la confiance de la nation, parce qu'elle se compose d'hommes de marque et indépendants.

L'hon. M. LEMIEUX: Quand le comité a discuté la question d'une commission, il a été suggéré qu'on en fasse une commission indépendante des partis politiques et que le très honorable député devrait se consulter avec le chef de l'opposition pour la nomination des titulaires.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Je serai très heureux de prendre cette proposition en considération. Le Gouvernement a l'assurance que la commission ainsi constituée obtiendra l'approbation et la confiance de la nation. Finalement, je crois que le comité mérite les remerciements de toute la députation et de toute la nation pour le splendide travail qu'il a fait. Je signalerai particulièrement les services rendus par l'honorable député de Kingston qui a pris sur lui, me dit-on, de faire une grande partie du travail et dont la présence et les conseils au comité, ont été d'un secours incalculable au cours des délibérations.

[Sir Robert Borden.]

L'hon. M. OLIVER: Je ne voudrais pas que le premier ministre garde l'impression que les membres du comité ont fait la moindre proposition de la possibilité de l'intervention politique dans l'administration des pensions. Il est vrai que nous avons envisagé cette possibilité dans l'avenir à cause de la situation aux Etats-Unis. Je puis lui dire qu'à ma connaissance on n'a pas suggéré qu'à l'heure qu'il est, la politique intervenait dans l'administration des pensions.

M. NICKLE: Ce que j'ai voulu dire, peut-être me suis-je mal exprimé, c'est que le comité recommande la formation d'une commission indépendante des partis afin d'éviter la possibilité de toute intrigue politique et de toute critique.

Je ne faisais aucunement allusion à la question présente ou passée du service des pensions.

(La motion est adoptée.)

NOMINATION D'UN COMPTABLE.

M. l'ORATEUR annonce la réception d'un message par quoi le Sénat fait savoir à la Chambre qu'il acquiesce à la nomination de M. A. M. W. Carter au poste de comptable de la bibliothèque du Parlement.

LE 163e BATAILLON.

L'hon. M. LEMIEUX: S'il m'est permis de prendre la parole, je dirai que, m'étant intéressé à la formation, à Montréal, du 163e bataillon, connu sous le nom de bataillon Asselin, j'aimerais à demander à mon très honorable ami (sir Robert Borden), qui fait intérimairement fonction de ministre de la Milice, pour quelle raison ordre a été donné à ce bataillon de s'en aller aux Bermudes. Ce corps de troupe, levé pour ainsi dire en trois mois, est de premier ordre. Si on l'envoie aux Bermudes, c'est sans doute pour que les soldats y reçoivent l'instruction militaire, et je suppose que plus tard il se rendra en Angleterre puis en France. Il se peut que je donne la réponse moi-même; mais nombre de personnes qui portent de l'intérêt à ce bataillon m'ont prié de faire cette question au ministre de la Milice et de la Défense.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Si mon honorable ami m'avait informé de son intention de demander ce renseignement, je le lui aurais procuré, si toutefois il eût été possible de le faire. A vrai dire, je ne

puis répondre à cette question, puisque j'ignore si ce bataillon-là a reçu ordre de partir aux Bermudes.

L'hon. M. LEMIEUX: L'ordre doit avoir été donné, car j'ai reçu du major Asselin une dépêche où il m'apprend combien il est heureux d'avoir reçu l'ordre de s'en aller aux Bermudes. C'est sans doute, je le répète, pour y recevoir l'instruction militaire que ce bataillon part pour les Bermudes comme d'autres y ont déjà été envoyés, et je suppose qu'il se rendra plus tard en France. Les soldats ont grand hâte d'aller au feu.

Le très hon. sir ROBERT BORDEN: Mon honorable ami est probablement dans le vrai; mais il doit voir combien il m'est impossible de lui répondre, puisque j'ignorais même qu'ordre eût donné à ce bataillon de s'embarquer pour les Bermudes.

IMPRESSIONS PUBLIQUES.

RAPPORT CONCERNANT LA REDUCTION DES DEPENSES.

M. HUGH CLARK (Bruce-Nord) propose:

Que le troisième rapport du comité mixte des deux Chambres chargé des impressions du Parlement soit soumis à une étude attentive de la part du Gouvernement, avec recommandation que l'attention de chaque ministère de l'administration soit attirée sur ce rapport en vue de donner effet, dans toute la mesure possible, aux propositions qui y sont énoncées, dans le but de réaliser toute l'économie possible en ce qui concerne les impressions publiques, et que chaque ministère de l'administration prépare un rapport qui devra être soumis à la Chambre à sa prochaine session et faire connaître jusqu'à quel point ces propositions ont été réalisées, et les raisons, s'il en est, pour lesquelles il est impossible ou inopportun, dans quelque ministère en particulier, de ne pas donner suite à ces propositions.

Monsieur l'Orateur, trois comités devaient faire leur rapport cet après-midi, mais le comité des pensions a cru devoir se dévouer au point de ne laisser que vingt-cinq minutes aux deux autres. Je pourrai néanmoins faire quelques observations, car mon honorable ami de Digby (M. Jameson) ne déposera pas, m'a-t-il dit, le rapport du troisième comité parce qu'il reste trop peu de temps.

Persuadé que le Gouvernement doit avoir pour devise, surtout en temps de guerre: "augmentation de la production et réduction de la dépense", le comité des impressions s'est efforcé de réaliser des économies en réduisant le volume des impressions de l'Etat. Nous avons tenu compte en ceci de la rareté et de la cherté de plus en plus grandes du papier et suivi le conseil de l'honorable ministre du Commerce (sir George Foster), qui veut que l'on invite le public à ménager le papier vu qu'il devient moins abondant. C'est en ce palais législatif et dans les services administratifs, selon moi, que la pratique de cette économie s'impose le plus impérieusement.

Les publications de l'Etat sont beaucoup trop nombreuses et trop volumineuses, et il est devenu nécessaire de réduire la dépense prodigieuse qu'elles occasionnent, dépense qui a plus que quadruplé depuis quinze ou seize ans. L'imprimeur du roi, M. Taché, et son adjoint, M. Cook, ont déjà tenté un heureux effort dans ce sens. Il suffit de jeter un coup d'œil sur certains rapports pour se rendre compte des résultats obtenus. Ainsi, qu'on se reporte au Livre bleu sur les "soldes non réclamés" ou à celui qui donne la liste des actionnaires des banques: on verra que grâce à la disposition du texte et au choix des caractères, la même matière prend la moitié moins de place et les volumes sont devenus beaucoup moins gros. On a, de ce seul chef, réalisé une économie considérable.

On expédie par tout le pays un grand nombre de publications qu'on ne demande pas, dont on ne se sert point et qu'on finit simplement par jeter au feu aussitôt que leur accumulation devient trop forte. Le département de l'Agriculture adressait 110,000 exemplaires d'un certain périodique lorsqu'il envoya des cartes postales pour s'informer combien de personnes désiraient réellement cette publication. Le département constata que 25,000 personnes seulement la voulaient. Le reste est encore là bon tout au plus pour du papier de rebut.

Le comité a recommandé d'utiliser le système des cartes postales, dans chaque département et d'adresser ces carte annuellement. Nous avons constaté qu'un grand nombre de livres bleus et de documents parlementaires étaient adressés, par exemple, à des Mechanics Institutes disparus depuis de nombreuses années, à des bobliotrèques publiques, à des membres du Parlement et à d'autres personnes qui n'en avaient pas besoin. Les listes de la "Gazette du Canada, jusqu'à tout récemment, n'avaient pas été revisées depuis 1892. D'autres n'ont pas été revisées depuis vingt ou même vingt-cinq ans. Nous avons recommandé, dans ce rapport, que la copie adressée à l'imprimeur du Roi fût écrite au dactylographe. Nous recommandons l'établissement d'un bureau de revision, composé de fonctionnaires déjà dans le service, et qui reviseront la copie, y feront

des coupures, au besoin, de façon à ce que les publications ne soient pas aussi volumineuses. Si les ministres voulaient dire à leurs fonctionnaires que dans la préparation de leurs travaux, la brièveté serait considérée une qualité, cela pourrait avoir, en attendant un résultat heureux. Nous avons recommandé que ce bureau de revision parcourût toute la copie et décidât si tel ou tel manuscrit devrait être publié. Il y a un gaspillage considérable de papier dans ces publications. J'ai eu l'occasion d'en parcourir une qui contenait quatre pages de dédicace. L'ingénieur en chef dédie son rapport au surintendant qui, à son tour, le dédie, dans une page, au sous-ministre et celui-ci consacre une page à le dédier au ministre et celui-ci emploie une autre page pour une dédicace à Son Altesse royale. Cela peut paraître insignifiant, mais lorsqu'on imprime dix mille ou vingt mille exemplaires d'un document, les dépenses additionnelles sont considérables. Puis vient la question de la "Gazette de l'Agriculture". La raison pour laquelle j'appelle l'attention du ministre sur ce sujet, c'est que, depuis la publication de ce rapport, on nous a fait des représentations en faveur des éditeurs de revues et journaux d'agriculture, à l'effet que si l'on adressait cette "Gazette de l'Agriculture" gratuitement aux cultivateurs, les éditeurs seraient bien près de la ruine.

Cela aurait certainement pour conséquence de nuire sérieusement à des revues comme la "Farmers Advocate", un journal agricole publié à London. Lorsque le département a commencé cette publication, j'ai compris et je comprends encore qu'elle avait pour but de répandre des renseignements parmi les différentes divisions du département de l'Agriculture, parmi celles qui s'occupaient des stations agronomiques et parmi les différentes organisations agricoles provinciales. On n'avait pas l'intention d'intervenir de façon à faire concurrence aux revues ou aux journaux qui traitent des travaux de la ferme.

On ne suppose pas que ce périodique sera distribué gratuitement mais que celui qui veut avoir cette revue peut s'en procurer un exemplaire en retour d'un dollar par année. Le comité des impressions a recommandé que cette publication fût adressée gratuitement à quiconque voudrait la recevoir.

La raison de cet amendement, c'est que étant données ces représentations et plusieurs autres choses, nous préférons que le Gouvernement étudie s'il est ou non opportun d'adopter cette idée. Quant à avoir la copie écrite au dactylographe et un bureau de revision—pour en prendre connaissance, je puis dire que les frais occasionnés, l'année dernière, par les corrections typographique de la copie ont représenté environ $48,000, soit $5,000 de moins que le chiffre des dépenses faites de ce chef, l'année précédente. Sous ce seul rapport on peut opérer une économie énorme.

M. SCHAFFNER: Je regrette que nous n'ayons pas plus de temps à notre disposition pour débattre le contenu de ce rapport. Au nom du comité des débats, je veux protester contre cette partie du rapport qui fait allusion aux Débats de cette Chambre. Je suis en faveur de l'économie que l'on conseille de pratiquer à l'endroit de l'impression des documents de cette Chambre et des documents des départements en général. L'affirmation de l'honorable député de Simcoe-nord (M. Currie) qui a soumis cette motion, l'autre jour, voulant que les listes des abonnés à ces différents rapports, ne fussent pas convenablement revisés, ne s'applique pas aux Débats de cette Chambre. La liste des abonnés des Débats est revisée chaque année. L'honorable député ajoute qu'il avait quelquefois adressé de ces publications aux domiciles de personnes mortes depuis quinze ans. Le comité des débats a étudié très soigneusement ces listes d'abonnés. Elles sont véritablement revisées, chaque année, avec le soin le plus méticuleux.

L'hon. M. LEMIEUX: Je tiens à exprimer la parfaite conformité de mon opinion avec celle que vient d'énoncer l'honorable député de Souris (M. Schaffner). La besogne du comité des débats est, à mon avis, très bien conduite et ses membres s'efforcent de répondre à ce que leurs collègues de la Chambre des communes attendent d'eux en ce qui concerne la publication de notre faible part de littérature officielle. Sous ce rapport, ils ne méritent certainement pas le reproche que l'on fait d'ordinaire aux autres services de l'administration. Les employés qui travaillent de concert avec les membres du comité des débats ont toujours soin de veiller à ce que les débats aillent à ceux qui doivent les recevoir et qui effectivement les reçoivent. La liste est revue chaque année et elle porte mainte trace du crayon bleu. J'espère que parfois on se sert d'un crayon rouge. Il n'existe aucune raison pour que cette petite enquête comprenne le comité des débats. Je tiens à l'autono-

mie de notre comité et je partage absolument l'opinion qu'a exprimée l'honorable député de Souris.

L'hon. M. BURRELL: Monsieur l'Orateur, on ne me reprochera pas d'avoir bien souvent retenu l'attention de la Chambre au cours de la présente session, et je ne voudrais pas mériter ce reproche aujourd'hui. Un mot seulement de réponse à l'honorable député qui vient de nous adresser la parole au nom du comité des impressions. Quelles que soient les irrégularités qui se commettent dans le service ou dans les administrations en général nous devons être reconnaissants envers ce comité de l'analyse qu'il a faite et de la détermination qu'il a prise de demander aux ministères en général qu'il examine avec soin leurs méthodes en vue de les simplifier et d'économiser la dépense. Je ne sais à quelle publication de nos bureaux mon honorable ami fait allusion en disant que le quart de ceux qui la reçoivent n'en ont pas besoin. Nous nous sommes efforcés d'accroître le nombre des publications de ce ministère, croyant que cette œuvre était de grande valeur pour le pays en général.

Pour ce qui est de la "Gazette Agricole", je dois dire qu'en la fondant ce n'était pas notre intention, non plus que depuis, d'en faire un journal à l'usage exclusif des cultivateurs; nous avons pensé plutôt à nous en servir comme d'un moyen de faire connaître au public la tâche accomplie dans les divers établissements agricoles du pays, en même temps que pour répondre à l'objet de notre loi sur l'enseignement agricole, à l'occasion de laquelle nous dépensons beaucoup d'argent. Ce journal a donc été distribué à toutes les maisons d'enseignement agricole, à la presse aussi. Je ne suis pas bien sûr qu'il soit à propos d'accroître la circulation gratuite de cette publication. Je ne crois pas non plus que le département doive gêner l'utile travail accompli dans ce sens par la presse agricole du pays. J'apprécie toute l'importance de l'œuvre du comité et, pour ce qui est de mes bureaux, nous ne serons, les fonctionnaires et moi, que trop heureux de tenir compte des propositions du comité et, si nous ne pouvons pas nous y conformer, d'en dire au moins les raisons.

La Chambre me permettra peut-être d'exprimer à la députation en général mes remerciements pour la sympathie qu'ils m'ont témoignée pendant que j'ai été malade à la suite de l'incendie du palais du Parlement. C'a été un malheur pour moi et non pas une faute si, pendant longtemps, on ne m'a pas vu dans cette Chambre.

(La motion est adoptée.)

PROROGATION DU PARLEMENT.

M. l'ORATEUR donne à la Chambre communication d'une lettre qu'il a reçue de M. le secrétaire du Gouverneur général annonçant que son Altesse Royale allait se rendre à la salle des séances du Sénat cet après-midi à quatre heures et demie pour proroger la présente session du Parlement. A cette heure-là, M. le lieutenant-colonel Ernest J. Chambers, huissier à Verge Noire, apporte le message qui suit:

Monsieur l'Orateur, le très honorable juge en chef du Canada, agissant à titre de député de Son Altesse Royale le Gouverneur général, désire la présence immédiate de messieurs les députés de la Chambre des communes dans la salle des séances du Sénat.

En conséquence, M. l'Orateur et la Chambre se rendent au Sénat; et alors il plaît à Son Honneur le député de Son Altesse Royale le Gouverneur général de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale aux bills suivants:

Loi concernant les cours supérieures de la Saskatchewan et modifiant la loi des juges.

Loi concernant la Colonial Bank (Canada).

Loi concernant la British Trust Company.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson.

Loi concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo.

Loi modifiant la loi des réserves forestières et des parcs fédéraux.

Loi modifiant la loi des banques.

Loi pour faire droit à Christopher Sinclair.

Loi pour faire droit à Hope Fothergill Baily.

Loi pour faire droit à Robert Charles Vondau.

Loi pour faire droit à Percy Lynn Woods.

Loi concernant certains brevets de The Pedlar People, Limited.

Loi constituant en corporation The Fire Insurance Company of Canada.

Loi concernant le Conseil de direction de l'Armée du Salut au Canada et à l'effet de changer son nom en "Conseil de direction de l'Armée du Salut, Canada-est".

Loi constituant en corporation le Conseil de direction de l'Armée du Salut, Canada-ouest.

Loi concernant les placements des compagnies d'assurances sur la vie.

Loi à l'effet d'autoriser certaines terres d'écoles et terres fédérales à être comprises dans la région d'irrigation de Taber, dans la province de l'Alberta.

Loi modifiant la loi des prisons publiques et maisons de réforme.

Loi constituant en corporation The Manitoba and Saskatchewan Bible Society.

Loi concernant les loyers payables à la Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited.

Loi portant prélèvement d'une taxe sur les profits d'affaires.

Loi modifiant la loi de la marine marchande au Canada.

Loi pour faire droit à David Whimster Rhodes.

Loi ayant pour objet de pourvoir au paiement de primes sur le zinc provenant des minerais de zinc tirés des mines du Canada.

Loi constituant en corporation The Eastern Canadian Union Conference Corporation of Seventh-day Adventists.

Loi modifiant la loi de tempérance du Canada.

Loi ayant pour objet d'aider à la construction de certaines lignes de chemins de fer de la Saint-John and Quebec Railway Company, et de ratifier une convention faite entre la compagnie et les gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick.

Loi modifiant la loi de la cour de l'échiquier.

Loi pour faire droit à Martha Isabella Kenny.

Loi pour faire droit à William Thomas Craig.

Loi concernant la compagnie dite The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Company.

Loi concernant la Toronto, Niagara and Western Railway Company.

Loi modifiant la loi des petites créances relatives aux chemins de fer de l'Etat.

Loi relative à la réserve des sauvages de St. Peter.

Loi autorisant l'acquisition des lignes de chemin de fer entre la cité de Québec et Nairn-Falls et entre Lyster et Saint-Jean-des-Chaillons.

Loi pour aider à la législation provinciale prohibant ou restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes.

Loi modifiant la loi de la marine marchande du Canada.

A ces bills la sanction royale est donnée par le greffier du Sénat dans les termes suivants:

"Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le député de Son Altesse Royale le Gouverneur général, sanctionne ces bills".

Alors l'honorable Orateur de la Chambre des communes adresse la parole à Son Honneur le député de Son Altesse Royale le Gouverneur général comme suit:

"QU'IL PLAISE À VOTRE HONNEUR:

"Les Communes du Canada ont voté certains subsides nécessaires pour permettre au Gouvernement de faire face aux dépenses du service public.

"Au nom des Communes, je présente à Votre Honneur les bills suivants:

"Loi accordant à Sa Majesté certaines sommes pour subvenir aux dépenses du service public pour les exercices financiers se terminant respectivement le 31 mars 1916 et le 31 mars 1917.

"Loi ayant pour objet d'accorder de l'aide à Sa Majesté pour la défense militaire et navale",—que je prie humblement Votre Honneur de sanctionner.

Et qu'à ces bills, la sanction royale a été donnée par le greffier du Sénat, par ordre du député de Son Altesse Royale le Gouverneur général, dans les termes suivants:

"Au nom de Sa Majesté, Son Honneur le député de Son Altesse Royale le Gouverneur général remercie ses loyaux sujets, accepte leur bienveillance et sanctionne ces bills".

Après quoi, il plaît à Son Honneur le député de Son Altesse royale le Gouverneur général de clore la sixième session du douzième Parlement du Canada par le discours suivant:

Honorables messieurs du Sénat:

Messieurs de la Chambre des communes:

Durant la crise actuelle de notre existence nationale, votre attention s'est portée sur des affaires d'une extrême importance, et c'est avec reconnaissance que je me rappelle le soin et le dévouement avec lesquels vous avez étudié et approuvé toutes les mesures nécessaires pour la poursuite efficace de la guerre.

Notre empire, avec une unité de dessein sans exemple dans l'histoire, défend non seulement son intégrité et ses institutions mais aussi les droits de l'humanité. Je suis sincèrement convaincu que vos efforts contribueront matériellement à nous procurer cette victoire certaine que nous ne cesserons de poursuivre tant que nous ne l'aurons pas remportée.

Cette lutte, qui se poursuit sur plusieurs vastes théâtres, est devenue dernièrement plus intense sur le front occidental, où, depuis plus d'un an, les troupes du Canada prennent part à la bataille. On a confié au corps d'armée canadien une position importante, et le peuple de notre pays nourrit justement le ferme espoir qu'il saura continuer les exploits honorables et remarquables dont la première division a donné l'exemple.

Dans tout le pays la réponse aux besoins urgents de l'empire a été partout favorable; et des fardeaux inconnus jusqu'ici ont été acceptés sans hésitation. Près le 170,000 soldats ont traversé la mer, et plus de 140,000 sont à s'entraîner au Canada. Pour fournir aux demandes de renfort, des hommes se sont offerts, durant les quatre premiers mois de cette année, en plus grand nombre que dans toute autre période de même durée de la guerre.

Je suis persuadé que les lois importantes que vous avez adoptées pour le bien-être économique du Canada, pour faire face aux exigences de la situation, favoriseront, d'une façon remarquable, les intérêts publics.

Les superbes moissons de l'automne dernier ont grandement contribué à assurer la stabilité de la fortune nationale. Vous apprendrez avec plaisir que le volume énormément accru des exportations du Canada, se maintient encore, et que la prospérité générale du pays n'a pas souffert de diminution perceptible à cause de la guerre.

En vous occupant du problème national du développement de nos chemins de fer, vous avez pourvu aux besoins présents. Mes conseillers vont prendre sans délai des mesures pour faire une étude efficace des conditions de ce problème et des moyens les plus propres à le résoudre.

Les mesures prises pour compléter, au moyen de l'aide nécessaire que peut donner le pouvoir fédéral, l'action de la législation provinciale restreignant la vente ou l'usage des boissons enivrantes, sont conformes aux progrès marqués de l'opinion publique qui ont amené les lois locales sur ce sujet.

Je déplore avec vous la destruction partielle de l'édifice historique dans lequel ont eu lieu les délibérations du Parlement depuis la fondation de notre Dominion. Il est à espérer que, dans la restauration de cet édifice, on conservera les traits distinctifs de son architecture, tout en donnant en même temps un local plus vaste et plus convenable.

Messieurs de la Chambre des communes:

Je vous remercie, au nom de Sa Majesté, des généreux crédits que vous avez votés pour les besoins publics, et pour les nécessités plus grandes de la guerre.

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

Il est maintenant de mon privilège de mettre fin, pour le présent, à vos travaux ardus, et je prends cette décision avec un espoir de plus en plus fort que, nonobstant tout revers temporaire, la victoire viendra couronner notre belle cause; je fais aussi une fervente prière, avec une humble confiance, que notre pays sortira de ce temps d'épreuves et de souffrances pour marcher avec assurance vers un plus grand et plus noble avenir.

INDEX

SIXIÈME SESSION—DOUZIÈME PARLEMENT

PREMIÈRE PARTIE---NOMS

ALGUIRE, Duncan Orestes (*Stormont*).

Projet de résolution:

Employés civils et soldats retour de la guerre (débat), 672 et suiv.

AMES, sir Herbert Brown, C.B. (*Montréal, Saint-Antoine*).

Budget:

Discussion générale, 1351 et suiv.

ARMSTRONG, J. A. Macdonald (*York-Nord*).

Projet de loi:

Faire droit à Robert William Thompson (n° 53): dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1706; 3e lect., 2237; adoption, 2237.

ARMSTRONG, Joseph E. (*Lambton-Est*).

Budget:

Discussion générale, 1061 et suiv.

Projets de loi:

N° 87, modifiant la loi des chemins de fer; disc. des art., 2877 et suiv.
N° 100, chemin de fer Manitoba-Ontario: 2e lect. (discussion générale), 3727.
N° 8, chemin de fer Niagara à Ste-Catherine et Toronto: Disc. des art., 2539 et suiv.; 2563 et suiv.

Projet de résolution:

Industrie linière (débat), 1349 et suiv.; tableau, 1350.

Subsides (Voies et moyens):

Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1860 et suiv.

BARNARD, George Henry (*Victoria, C.-B.*).

Incidents et interpellations:

L'industrie des constructions navales, 4240 et suiv.

Question:

Phoque—Commission de la pêche du, 3168.

BELLEMARE, A. (*Maskinongé*).

Budget:

Discussion générale, 1080-1081.

Projet de résolution:

Question bilingue, 3999 et suiv.

Questions:

Intercolonial, traverses pour l', 568.
Rivière-du-Loup—Dragage, 2597.
Rivière-du-Loup—Quai, 2666.

BENNETT, Richard Bedford (*Calgary*).

Comité:

Membre du comité du monument Tupper, 40.

Incidents et interpellations:

Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, 2115 et suiv.
Grain dans l'Ouest—Pléthore, 4060.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 528 et suiv.

Projets de loi:

Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton: Adoption et sanction royale, 1570.
Canadien du Pacifique, concernant le chemin de fer, 2e lect., 417; 3e lect., 1058; adoption, 1058.
N° 66, prohibition—Disc. des art., 2601 et suiv., 2687 et suiv.
Traitement des juges dans la Saskatchewan (discussion générale), 2173 et suiv.

Projets de résolution:

Achats d'obus—Demande d'enquête, 1643 et suiv.
Enseignement technique (débat), 2313 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes: Amendement (renvoi à six mois), 2313 et suiv.; scrutin sur l'amendement, 2345; disc. des articles, 2475.
Question bilingue, disc. gén., 3987 et suiv.

Subsides (Chemins de fer et Canaux):

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard: disc. générale, 3222 et suiv.
C.-N.-R.—Prêt de $15,000,000: disc. générale, 4123 et suiv.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., disc. gén., 3835 et suiv., 4010 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux—Appointements—Service extérieur, 2193 et suiv.
Postes—Divers, 2854 et suiv.

BENNETT, William H. (*Simcoe-Est*).

Projets de loi:

N° 74, impôt sur les profits du commerce: disc. générale, 2740 et suiv.
N° 8, Niagara, Ste-Catherine et Toronto: Disc. des art., 2545 et suiv.; 2657 et suiv.

Projets de résolution:

Traitement des juges dans la Saskatchewan, 2174 et suiv.
Vote des femmes, 1251 et suiv.

Subsides:

Haut commissaire intérimaire à Londres, 1013

Projet de loi:

BENNETT, William H.—*Suite.*

Subsides—Suite.

Mines et Commission géologique, 2453 et suiv.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3842 et suiv.
Subventions postales et paquebots, 3275 et suiv.

BEST, John A. (*Dufferin*).

Projet de loi:

N° 74, impôt sur les profits du commerce: dis. générale, 2739 et suiv.

Questions:

Genest, S. A., 923.
Postes—Employés enrôlés, 1846.

Subsides:

Commission des chemins de fer, 3583 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1873 et suiv.

BICKERDIKE, Robert (*Montréal, St-Laurent*).

Documents (demandes de):

La peine de mort—Statistiques, 2051.

Projet de lois:

Peine de mort, abolition de la, 1ère lect., 40; discussion générale, 2052 et suiv.; motion pour 3e lect., mise aux voix et perdue, 2064.

Question:

Naturalisation des étrangers, 3063.

BLAIN, RICHARD (*Peel*).

Projets de loi:

N° 39, Armée du Salut: dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479; disc. des art., 3048; 3e lect., 3048; adoption, 3048.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: disc. générale, 2728 et suiv.
N° 25, Cie de téléphone Western Canada: disc. des art., 1980 et suiv.
N° 100, Cie de chemin de fer Manitoba-Ontario: retrait, 4120.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: disc. des art., 2880 et suiv.
N° 26, ville de Brantford: disc. des art., 1706; 1729; 1730; 3e lect., 1809; adoption, 1809.

BLONDIN, hon. Pierre Edouard (*Champlain*).

Documents (dépôt de):

Douane, remises et réductions des droits de, 1915, 523.
Rapport du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'exercice expiré le 31 mars 1915, dépôt, 1993.
Secrétariat d'Etat (anglais et français) au 31 mars 1915 (dépôt), 1210.

Incidents et interpellations:

Listes électorales, 3247.
Sansfaçon, maître de poste, 2466.

Réponses aux questions:

Agriculture, etc.—Fonctionnaires, 3063.
Aubrey, Napoléon, 2410.
Beehan, J. J., 3568.
Carleton Drug Company, 2665.
Commission des écoles séparées d'Ottawa, 2669.
Dingwall (N.-E.), receveur de la poste, 1215.
Duchemin, H. B. (paiements à), 1215.
Fonctionnaires dans les ministères, 3846.
Gazoline (le prix de la), 923.
Grand-Tronc—Subventions
Guerre (dépenses des départements), 1215.

BLONDIN, hon. Pierre Edouard—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.

Hudson, chemin de fer de la Baie d', 562.
Listes électorales, 1915, 615.
Macdonald, Rév. D. R., 3847.
Mines du nord de l'Ontario, 1215.
Mitrailleuses, 2665.
Mines—Commis, 3063.
Montpetit, Elzéar, 2823.
Montants payés à certains journaux de Halifax pour impressions et annonces, 3242.
Nickel, exportation du, 2932.
Nominations dans le personnel administratif, 991.
Nord-Canadien—Subvention au chemin de fer, 1089.
North-Bay (dépôt d'armes), 2820.
Pacifique-Canadien—Subventions, 1089.
Paiements à *La Patrie* et à l'*Evénement*, 1911-1915—2408-2409.
Parcs américains, 3065.
Patronage politique, 1390.
Port-Nelson, la navigation à, 613.
Recettes provenant de taxes spéciales, 991.
Revenu de l'Intérieur—Nomination, 2280.
Rivière Saguenay—Améliorations, 3846.
Soldats retour de la guerre et le service civil, 1336.
Starling, le steamer américain, 564.
Subventions au chemin de fer Nord-Canadien, 1089.
Subventions au Grand-Tronc, 1089.
Subventions au Pacifique-Canadien, 1089.
Taxes spéciales—Recettes, 991.
Traducteurs surnuméraires, 3385.
Whitehead—Entrepôts frigorifiques à, 787.

Subsides:

Mines—Commission géologique—Explorations, relevés, etc., 2455 et suiv.
Mines et commission géologique, 2438 et suiv.
Mines—Entretien du bureau d'épreuves, Vancouver, 2454.
Musée Victoria, 2457 et suiv.
Revenu de l'Intérieur—Accise, 2262.

BOIVIN, George Henry (*Shefford*).

Budget:

Voies et moyens, 1401 et suiv.

Incidents et interpellations:

Colombie-Britannique et canal de Panama, 4284 et suiv.
Explication sur un fait personnel, 1264.
Primes aux volontaires de la campagne des Féniens, 3385.

Projets de résolution:

Prohibition (débat), 2471 et suiv.
Question bilingue (débat), 3982 et suiv.

Questions:

Juges de la province de Québec, 2821.
Farnham—Ferme expérimentale, 3567.
Juges experts en beurre et en fromage dans la province de Québec, 4121.
Loi de la Colombie-Britannique (Cies à fonds social), 3727.
Mines—Commission géologique—Musée Victoria, 2456 et suiv.
Montréal—Juges, 2411.
Musée Victoria, 2456 et suiv.; amendement, 2457; amendement rejeté, 2460.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2722 et suiv.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G. (*Halifax*).

Adresse au roi:

Prolongation de la durée de la législature, 604 et suiv.; adoption, 657; transm. au Sénat, 657.

Budget:

Voies et moyens, 1394 et suiv.

Comités:

Borden, sir Robert, membre du comité Tupper, 40.
Comité général, présidence du, 549.
Nesbitt, ajouté au comité des pensions, 2087.
Nickle, ajouté au comité des pensions, 2087.
Tupper, comité spécial relatif à feu sir Charles, 40.

Discours du Trône:

Discussion générale, 23 et suiv.

Documents (dépôt de):

Commandes de la com. des achats de guerre, 1340; dépôt réservé, 1340.
Contributions du Canada aux frais de la guerre, 838.
Commission des achats de guerre, commandes de la, 1340; réservée, 1340.
Guerre—Commandes de la commission des achats de, 1340; réservée, 1340.
Chevaux, achat et exportation des, 617.
Conseil privé n° 731 et n° 1168 *re* gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—Décrets du (dépôt), 694.
Dossier relatif au corps expéditionnaire canadien, 2052.
Incendie du palais législatif—Arr. du Conseil décrétant enquête, 603, 608 et suiv.
Incendie du palais législatif—Rapport du chef de la police fédérale, 694.
Mandats spéciaux, 427.
Nickel—Exportation, 2347.
Pensions militaires, les (dépôt), 1786.
Proclamations, arrêtés ministériels, etc., concernant la guerre, 40.
Soldats invalidés—Liste des pensions accordées aux (débat), 1737 et suiv.

Incidents et interpellations:

Achats de guerre—Commission, 2001.
Alberta septentrional—L'enrôlement, 4260.
Allison, le colonel, 2672.
Affaires du Gouvernement, 2001.
Aide à la construction des vaisseaux, 2218.
Ajournement de Pâques, 2977.
Armes portatives, 3172, 3452-3453.
Augmentation annuelle des traitements de la Chambre des communes, 2460.
Bibliothèque, dégâts, 784 et suiv.
Billets de retour pour les soldats, 2773.
Boyce, nomination de M., 784.
Calgary, désordres à, 785 et suiv.
Campbellton, désordres à, 785 et suiv.
Canal de Soulanges: ingérence dans la politique des employés du, 3384.
Cap-Breton-Nord, recrues, 2670.
Censure des lettres venant des Etats-Unis, 2820, 3172, 3194-3195.
Chemin de fer Nord-Canadien, 2774.
Le chemin de fer Quebec et Saguenay, 2652, 3695, 4308 et suiv.
Chisholm, A., nommé juge en Nouvelle-Ecosse, 710.
Chutes d'eau, 576 et suiv.
Commission des achats de guerre, 2001, 2935.
Commission Davidson: nomination d'un avocat, 4187.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G.—*Suite*.

Incidents et interpellations—Suite.

Commission d'enquête sur les Commandes d'obus, 964, 2561, 2562, 3642, 4315.
Commissions Meredith-Duff et Davidson, 4315 et suiv.
Commission impériale des munitions, 836.
Commission de ravitaillement, 964.
Comité des comptes publics, 837.
Comités permanents, 40-41.
Congrès économiques des alliés, 2935.
Currie, mort du soldat D., 3172, 3193.
Currie à Saint-Julien, le colonel, 2465.
Davidson (sir Charles), 2516.
Day, le colonel, 3172.
Déclaration *re* Commission des obus, 2562.
Déclaration de sir Sam Hughes *re* Commandes de guerre, 3128 et suiv.
Décorations, etc., aux volontaires, 3448.
Demandes de documents, 3848.
Demandes de renseignements, 3627.
Demandes de renseignements au sujet d'un rapport, 2217 et 2218.
Dépenses de la guerre, 2217.
Destruction du club Américain à Toronto, 892.
Enrôlement des mineurs, 3194.
Entreprises de munitions, les, 835.
Examens du service civil, 2598.
Exploitation du Transcontinental, 2516.
Fait personnel, 1847-1848.
Fournitures de guerre, chevaux, 675, 2977.
Fusil Ross, 4292 et suiv.
Fournitures de guerre, pelles pour l'armée, 3196.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 999.
Grenier, Adolphe, 3726.
Hansard, lacune dans le, 2774.
Homesteads volontaires, 3695.
Immigration des veuves et des orphelins, 1393-1394.
Impression des documents de l'Etat, 4263.
Incendie du palais législatif, 599 et suiv., 891.
Incendie du palais législatif, 922; messages de sympathie, 693.
Indemnités aux familles des soldats, 4291 et suiv.
Indépendance du Parlement, 784.
Law, M.P., mort de M., 611 et suiv.
L'industrie des constructions navales, 4235 et suiv.
Législature, prolongation de la, 3384.
Lumière du jour, économie, 4186.
Lumière sur l'édifice du Parlement, 767.
Magistrature dans la province de Québec, 965.
Masse, la, 792.
Ministre de la Milice, absence, 2110; retour, 3062.
Motion d'ordre, 2413.
Munitions de guerre, 110, 835.
Munitions pour armes portatives, 2412, 2670.
Navires de cabotage—Réquisitionnement, 2066.
Nickel, expert du, 2271.
Nombre des recrues enrôlées au Canada, 80.
Note relative aux affaires extérieures, 1265.
Nouveau juge dans la Nouvelle-Ecosse, 710.
Palais législatif (l'incendie du), 891, 922.
Palais législatif—Reconstruction, 613, 2112,
Papier, interdiction de l'exportation du, 4186.
Parents des soldats, 3727.
Parlement, commission relative à l'incendie du, 694.
Pensions militaires, 4317 et suiv.
Primes aux volontaires de la campagne fénienne, 3385.
Prolongation de la durée de la législature, 4187, 4314.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G.—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Pope, sir Joseph, 3066.
Punition aux simples soldats, 3246-3247.
Punition d'un soldat du 128e bataillon, 3195.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat—Loi des petites, 3384.
Recrutement à Montréal, 4311 et suiv.
Réquisitionnement du blé, 836-837.
Scammell, J. K., 1211.
Séances à deux heures, 3448-3449-3450.
Séances du matin, 3067.
Service dentaire dans l'armée—Rapport du, 4314.
Simples soldats, 3383-3384.
Soldats—Billets de retour sur l'Intercolonial pour les, 2773.
Soldats employés aux semailles et au labourage, 4314.
Soldats décédés—Successions des, 4259 et suiv.
Saint-Julien—Anniversaire de la bataille de, 3169 et suiv.
Tarifs spéciaux sur les chemins de fer pour les soldats, 2673.
Taxes imposées aux banques, 2598.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 534 et suiv.
Travaux de la Chambre, 1264-1265-2408.
Vente de munitions d'armes portatives, 2413, 4068 et suiv.
Veuves et orphelins—Immigration, 1393-1394.
Vickers-Maxim à Montréal—Troubles, 1848.
Winnipeg—Troubles, 2671.

Projets de loi:

N° 97—Aide pour fins militaires: dépôt, 3448; 1ère lect., 3448.
Allumettes à phosphore blanc n° 37: disc. des art., 1569-1570.
Brantford, cité de, 990.
N° 98—Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec: Disc. des art., 3666 et suiv.
N° 25—Cie de téléphone Western Canada: Disc. des articles, 1981 et suiv.
N° 87—Modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2881 et suiv.
Modifiant la loi relative à la Société Canadienne de la Croix-Rouge (n° 48), dépôt, 1388; 1ère lect., 1399.
Prohibition, discussion *re* la, 617.
N° 66, Québec-Saguenay, achat, 4122, 4208 et suiv.
Société Canadienne de la Croix-Rouge—Modifiant la, (n° 48): Dépôt, 1ère lect., 1389; disc. des art., 2113; 3e lect., 2113; adoption, 2113.
N° 94—Emprunt de $250,000,000—Disc. générale, 3699 et suiv.; 3e lect., 3700; adoption, 3700.
N° 85—Subsides: dépôt, 2793; 1ère lect., 2793; 2e lect., 2793; comité général, 2793; 3e lect., 2793; adoption, 2793.
N° 26—Ville de Brantford—Amendé par le Sénat, 2e délibération, 2791.

Projets de résolution:

Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P. (débat), 3503.
Achat d'obus—Demande d'enquête, 1580 et suiv.; 1592 et suiv.; 263 et suiv.
Ajournement de Pâques, 1393, 3067; adoption, 3067.
Alma à Loch-Brown—Poste rurale, 999.
Beauchesne, Arthur, 922.
Bureaux de placements nationaux (Lemieux), Burnham, 623 et suiv., 633 et suiv.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G.—*Suite.*

Projets de résolution—Suite.

Bibliothèque du Parlement, 155.
Carter, Alfred—Salaire, 3504; adoption, 3504.
Canadien-Nord et G.-T.-P.—Prêts (disc. générale) 3744 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 3455 et suiv.
Comité des comptes publics, 3115; adoption, 3115.
Commission d'enquête (demande de).
Emplois civils et soldats retour de la guerre (rés. Middleboro), 671 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 2599, 3386 et suiv.; 3403 et suiv.; 3442 et suiv.; adoption, 3448.
Exonération du blé, 893.
Liqueurs enivrantes, prohibition des (Stevens), 617.
Motion d'ordre, 891.
Prix du poisson dans les marchés intérieurs (rés. Jameson), 603.
Prévisions budgétaires, 2792; adoption, 2793.
Prohibition des liqueurs enivrantes, débat, 617, 1513 et suiv.
Prolongation de la durée de la législature, 784; adoption, 784.
Question bilingue—Question de règlement, 3787, 3863 et suiv.
Ratifier certains décrets, 3504 et suiv.
Restaurant du Parlement, 156.
Séances du matin, 2214 et suiv.; réservée, 2217.
Séances du mercredi, 1266-1267.
Sylvester—Poste rurale, 999.
Tupper, *re* mort de sir Charles, 603 et suiv.
Voies et moyens, 1979 et suiv.
Vote des femmes, 1261 et suiv.

Réponses aux questions:

Achat de navires pour les besoins de la guerre 698.
Affaires courantes et archives (assistant greffier), 1216.
Affineries de cuivre etc., à la Colombie-Britannique, 2932.
Aumôniers de régiments, 3244.
Approvisionnements et transport, 3243.
Bataillon, 64e, 3245.
Béland, le Dr, 838.
Black, Robson, 3293-3294.
Bureau de la solde et des archives du Canada à Londres, 3166.
Chemin de fer Québec et Saguenay, 2596.
Chevaux, achat de, fournitures de guerre, 789.
Chutes d'eau, le titre aux, 740.
Collège Royal de Kingston, 4059.
Commis du service parlementaire, 2932.
Commission des salaires aux employés des munitions, 1337-1338.
Commission des obus, avances, 3693.
Commission impériale des munitions, 616.
Conférence des alliés à Paris, 2596.
Corps expéditionnaire, 2462.
Chambre, les employés de la, 2595.
Fonctionnaires civils, allocations d'absenec aux, 3385.
Fonte de canons au Canada, 2933.
Forbes, Mackenzie, 3694.
Foster, A. De Witt, 992, 4259.
Fournitures de guerre, achats de chevaux, 789.
Fournitures de guerre, camions de transport, 3847.
Fournitures de guerre, chevaux, 6950 et suiv.
Fournitures de guerre, chevaux de remonte pour l'armée anglaise, 2932.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G.—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.

Fournitures militaires, chevaux, foin, avoine, 3694.
Fournitures de guerre, chevaux pour la guerre, 561.
Fournitures de guerre, chevaux pour le gouvernement français, 993, 1088.
Fournitures de guerre, épiceries, 3807.
Fournitures de guerre, épiceries en Colombie-Anglaise, 3244.
Fournitures de guerre, obus, 787.
Fournitures de guerre, Marchand, Zéphirin, Kennedy, R. H., 4259.
Lévis, salle d'exercices, 3386.
Marine Canadienne, service, 2668.
Membres du Parlement servant dans l'armée, 1627.
Mitrailleuses, 2821.
Munitions, ministre des, 550.
Freeman, Lt. Dr, M.P., 3244.
Fusil Lee-Enfield, 3729.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1510-1511.
Gouvernement français, chevaux, 1088.
Juifs, enrôlement des, 1627.
Officiers célibataires, allocation d'absence, 3245-3246.
Pauvres et sans-travail, 554.
Pope, sir Joseph, 3066.
Prohibition dans tout le Canada, la, 553.
Provisions de guerre dans l'Alberta, achats de, 3385.
Recrues du corps expéditionnaire canadien, 3168.
Remonte pour les troupes canadiennes, 993.
Salaires courants, le comité des, 1509.
Sans-travail, les, 616.
Sherbrooke, salle d'exercices, 3245.
Spiddel, J. A., 3244.
Stedman, Robert E., 3385.
Subventions aux navires dans la Colombie-Anglaise, 1628.
Tarif des câblogrammes, 662.
Tarif des marconigrammes, 662.
Tarif des câblogrammes et marconigrammes, 696 et suiv.

Rapports:

Comité spécial (dépôt), 152; adoption, 155.
Conférence interprovinciale à Ottawa, 922.
Comités permanents, 152 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest (dépôt), 80.
Renchérissement de la vie (dépôt), 1265.
Secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures, au 31 mars 1915, 1087.

Subsides (discussion des):

Agents consulaires à l'étranger, 1025-1026.
Allan, J. B., pension, 1026.
Arsenal fédéral, 3703 et suiv.
Bibliothèque du haut-commissaire à Londres, 1017 et suiv.
Commission d'économie et d'embellissement, 3811 et suiv.
Commission du service civil, 6880 et suiv.
Commission internationale, 1023 et suiv.
Conservation—Commission de, 1020 et suiv.
Dépenses imprévues, 3760.
Distribution aux troupes canadiennes, 1011.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde, 710 et suiv.
Haut-commissaire à Londres, 3813.

BORDEN, le très honorable sir Robert Laird, P.C.G.C.M.G.—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Haut-commissaire à Londres—Bibliothèque, 1017 et suiv.
Haut-commissaire intérimaire à Londres, 1000 et suiv.
Haut commissaire à Londres, traitement et dépenses du bureau du, 687 et suiv.
Chemins de fer—Ingénieur consultant du Gouvernement, traitement et dépenses casuelles, 688.
Législation, bibliothèque, 692.
Linahen, Veuve John, 3701 et suiv.
Listes électorales, dépenses casuelles, 692.
Pensions *re* guerre européenne, 3813.
Pensions *re* soulèvement de 1885, 3812-3813.
Prêt au G.-T.-P. et au C.-N.-R., 3823 et suiv.
Prévisions budgétaires, 2792-2793.
Service des cadets, 3667 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, 853 à 860.
Traite des blanches, 1025.
Troupes canadiennes (distribution aux), 1011.
Union interparlementaire de la paix, 1000.

BOULAY, Herménégilde (*Rimouski*).

Budget:

Discussion générale, 1129 et suiv.

Documents (demandes de):

Belzile, Louis de Gonzague, 575.
1er contingent—Soldats d'origine française, 994.
1er contingent, membres de diverses nationalités du, 994.
J. B. Deschênes, employé de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, 2598.
Enquête *re* perte d'un cheval à Lac-au-Saumon, 574.
Hébert, Nap., enquête, 574.
Journaux de 1896 à 1911—Montants payés à certains, 2282.
Lavoie, incendie chez George, 574.
Lac-au-Saumon, perte d'un cheval à, 574.
Morin, Nazaire, enquête, 574.
Patricia, soldats de diverses nationalités dans régiment, 994.
Patricia, soldats d'origine française dans le régiment, 994.
Police fédérale—Employés et salaires, 1512.

Incidents et interpellations:

Examens du service civil, 2598-2670.
Fait personnel, explication sur un, 839.

Projets de résolution:

Canadiens français dans le service public, 1232 et suiv.; adoption, 1241-2105.
Emplois civils et soldats retour de la guerre (rés. Midleboro), 673.
L'exonération du blé, 1109 et suiv.
Soldats retour de la guerre et emplois civils, 673.

Questions:

Bernier, Thomas, empl. de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, 2598.
Censeurs et déchiffreurs, 2596 et 2597.
Commission militaire des hôpitaux, 2461.
Enrôlement—Matane et Rimouski
Golfe, gardien des pêcheries, 567.
Haanel, le Dr, 887.
Inspecteurs de pommes de terre, 993.
Juifs—Enrôlement des, 1627.
Mines du nord d'Ontario, 1215.
Pommes de terre, 993.
Postes—Employés des, 1999.
Wakeham, le commandant, 567.

BOULAY, Herménégilde—*Suite.*

Subsides (discussion des) :
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1464 et suiv.
Commission du service civil, 689 et suiv.
Commission des chemins de fer, 3582 et suiv.
Ch. de fer et Can.—Irrigation, 880.
Exportation de poisson, 2537 et suiv.
Imputable sur le capital, 2720 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2197 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2224 et suiv.
Marine et Pêcheries—Stations de sauvetage, 305 et suiv.
Pilotes, pension des, 780.
Milice—Allocations de milice active, 1443-1444.
Mines—Commission géologique, 2448 et suiv.
Québec et bassin de Gaspé—Service de vapeurs entre, 2989-2990-2992.
Rimouski—Port, 3326.

BOURASSA, J. Boutin (*Lévis*).

Documents (demandes de) :
Carrière de Saint-Nicolas—Achat, 2000.
Gravel, Alfred, commissaire du port de Québec, 2000.
Officiers canadiens employés au bureau de la solde et des archives à Londres, 2000.

Questions :
Gelly, Aurèle, 1844.
Lévis—Manège militaire, 2277-2278.
Lévis—Terrains militaires, 3064.
Lévis—Salle d'exercices, 3386.
Lévis—Quarantaine à, 3509.

BOWMAN, James (*Huron-Est*).

Projet de loi :
N° 74—Impôt sur les profits du commerce, disc. générale, 2738 et suiv.

BOYCE, Arthur Cyril (*Algoma-Ouest*).

Projet de loi :
Algoma Central and Hudson Bay Company (n° 46), dépôt, 1266 ; 1ère lect., 1266 ; 2e lect., 1479 ; 3e lect., 1997.

BOYER, Gustave (*Vaudreuil*).

Documents (demandes de) :
Baie de Dorion (chenal), 890.
Bergeron *re* maîtres de poste, enquête, 890.
Bureau de poste de Rigaud, 889.
Canal de Soulanges, employés permanents, etc. du, 1088.
Como (dragage), 890.
Correspondance, etc., relative au dragage à Sainte-Anne-de-Bellevue et autres endroits dans Vaudreuil, depuis 1904, 3169.
Correspondance, etc., relative aux quais de l'île Perrot-Sud et autres endroits dans le comté de Vaudreuil, 3169.
Dragage à l'île aux Poires, 890.
Dragage, etc., à l'île Perrot, 890.
Dragage à Graham, 890.
Dragage à Pointe-Cavagnole, 890.
Dragage à Dorion (chenal), 890.
Dragage à Sainte-Anne-de-Bellevue, 890.
Dragage à Vaudreuil, 890.
Employés permanents, etc., du canal de Soulanges, 889.
Enquête Bergeron *re* certains maîtres de poste, 890.
Factage rural à Rigaud, 560.

BOYER, Gustave—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*
Graham (chenal), dragage, 890.
Graham (quai), 890.
Hudson (dragage), 890.
Hudson Heights (chenal), 890.
Hudson (quai), 890.
Ile aux Poires (dragage), 890.
Ile Perrot (dragage), 890.
Ile Perrot (quai), 890.
Maître de poste de Pointe-Fortune, 890.
Maître de poste de Mont-Oscar, 890.
Maître de poste de Sainte-Justine-de Newton, 890.
Maître de poste de Val-des-Eboulis, 890.
Maître de poste de Vaudreuil-Station, 890.
Mont-Oscar (maître de poste), 890.
Pointe-Cavagnole (quai), 890.
Pointe-Fortune et Rigaud—Factage rural entre, 560.
Pointe-Fortune (maître de poste), 890.
Pointe-Fortune (dragage), 890.
Pointe-Fortune (quai), 890.
Pont de l'île Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil, 889.
Poste rurale à Rigaud, 616.
Quai de Graham, 890.
Quai de Hudson, 890.
Quai de l'île Perrot, 890.
Quai de Pointe-Cavagnole, 890.
Quai de Pointe-Fortune, 890.
Quai du village Vaudreuil, 890.
Rigaud à Pointe-Fortune—Factage rural entre, 560.
Rigaud, édifice militaire, 2412.
Rigaud, bureau de poste, 889.
Rigaud (dragage), 890.
Rigaud (quai), 890.
Sainte-Anne-de-Bellevue (dragage), 890.
Sainte-Justine-de-Newton (maître de poste), 890.
Saint-Lazare, village (maître de poste), 890.
Sainte-Marthe (maître de poste), 890.
Soulanges, employés permanents, etc., du canal de, 889, 1088.
Val-des-Eboulis (maître de poste), 890.
Vaudreuil-Station (maître de poste), 890.
Village Vaudreuil (dragage), 890.
Village Vaudreuil (quai), 890.

Questions:
Ernest Dempsey, achat de pierre, 3245.
Factage rural entre Rigaud et Pointe-Fortune, 560.
Montpetit, Elzéar, 2823.
Nickel, exportation du, 2932.
Rigaud, poste rurale, 616.
Soulanges, jetée du canal, 1508-1509.
Soulanges, canal de, 1088.
Soulanges, la pierre pour le canal de, 1844.

Subsides (discussion des) :
Revenu de l'Intérieur—Falsification des denrées alimentaires, 2262 et suiv.

BOYS, William Alves (*Simcoe-Sud*).

Projets de loi :
N° 96, Rhodes (faire droit à Robert Whimple), dépôt, 3383 ; 1ère lect., 3383 ; 2e et 3e lect., 3727.
N° 93, Percy Lynn Woods (faire droit), 1ère lect., 3115 ; 2e et 3e lect., 3367.
Waltz—Pour faire droit à Ida May (n° 44), dépôt, 1266 ; 1ère lect., 1266 ; 2e lect., 1479 ; 3e lect. et adoption, 1997.

BOYS, William Alves—*Suite.*

Projet de résolution :

Achats d'obus—Demande d'enquête (débat), 2356 et suiv.

BRADBURY, George Henry (*Selkirk*).

Budget :

Discussion générale, 1196 et suiv.

Incidents et interpellations :

Messagers du service permanent, 2898.
Rectification du compte rendu, 1452.

Projets de loi :

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, la, 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
Farera, Cecil Ethel (n° 45), 3e lect., 1997.
N° 67—Réserve indienne de St-Pierre, amendement Oliver (débat), 307 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Milice—Allocations de milice active, 1431 et suiv.

BRODER, Andrew (*Dundas*).

Projet de résolution :

Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus (motion Laurier), 2641 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3554 et suiv.

BUCHANAN, William Ashbury (*Medicine-Hat*).

Budget :

Discussion générale, 955 et suiv.

Documents (demandes de) :

Alberta *re* colons de, 574.
Calgary—Elévateur régional, 3386.
Butte-à-l'Aigle et Medicine-Hat, transport de la malle (Buchanan), 574.
Medicine-Hat à Butte-à-l'Aigle, transport de la malle, 574.
Medicine-Hat—Mitrailleuses, 1512.
Medicine-Hat—Routes postales, 1512.
Medicine-Hat—Poste rurale, 2000.
Patton, W. T., inspecteur vétérinaire de Coutts, Alberta, 2598.
Roseberg (Alta)—Changement du bureau de poste, 3386.

Incidents et interpellations :

Calgary—Tarif d'élévateur, 1688.
Etrangers internés, employés dans les fermes, 2775.
Listes des pertes, 3172.

Projets de loi :

Farera—Pour faire droit à Cecily Ethel Maude (n° 45) : Dépôt, 1466; 1ère lect., 1266; 2e et 3e lect., 1479.
Loi des chemins de fer (n° 47)—Discussion des articles, 1370-1371.
Napper—Pour faire droit à Robert (n° 42) : Dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479; 3e lect. et adoption, 1997.
N° 84—Tendant à inclure certaines terres d'écoles dans la région de Taber : Disc. des articles, 2941.

Projets de résolution :

Industrie linière, 1355.
Prohibition, 2472.

BUCHANAN, William Ashbury—*Suite.*

Questions :

Achats de graines de semence, 923, 924.
Autrichiens et allemands, les immigrants, 567.
Avances d'argent, bétail donné en garantie sur (Buchanan), 570.
Affineries de cuivre, etc., à la Colombie-Britannique, 2932.
Alberta—Elévateur régional, 2822.
191e bataillon du corps expéditionnaire, 1393.
Bétail donné en garantie sur avances d'argent, 570.
Bureau de poste de Roseberg, 2595.
13e chasseurs à cheval, 1393.
Chemins de fer (obligations), 924-925.
Commission des terres des Indiens, la, 2159.
Cultivateurs de l'Alberta, secours aux, 550 et suiv.
Elévateurs—Entrepôts régionaux, 551 et suiv.
Expédition du blé par le Transcontinental, 1337.
Fournitures de guerre—Foin et avoine, 2408.
Fournitures militaires—Chevaux, foin, avoine, 3694.
Immigrants autrichiens et allemands, 567.
Importation de laine, 2159.
Lethbridge—Agent d'immigration, 2824.
Lethbridge—Bureau de poste, 2933.
Medicine-Hat — Courrier de Butte-à-l'Aigle, 552.
Medicine-Hat—Bureau de poste de, 553.
Medicine-Hat—Edifice des douanes, 1511.
Obligations de chemin de fer, 924-925.
Ouvriers de fermes, 1999.
Paiements et préemptions, 552.
Prohibition dans l'Ouest, 660.
Provisions de guerre dans l'Alberta—Achats de, 3385.
Régiments d'outre-mer, 1506.
Roseberg—Bureau de poste, 2595.
Semences, achats de, 923, 924.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1477 et suiv.
Alberta—Edifices fédéraux, améliorations, 3007.
Application de la loi des grains, 3375 et suiv.
Graines—Application de la loi des, 3375 et suiv.
Graines de semence, 3001 et suiv.
High-River—Edifice public, 3009.
Irrigation, 878-879-883-884.
Immigration,
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1860 et suiv.

BUREAU, hon. Jacques (*Trois-Rivières*).

Documents (demandes de) :

Transcontinental—Protection contre le feu entre la jonction Harvey et la frontière ouest de la province de Québec, 1736.

Incidents et interpellations :

Magistrature dans la province de Québec, 965.
Question de privilège — L'hydro-électrique, 1503-1504.

Projet de résolution :

Prohibition, 1566, 1567.

Question :

Fournitures de guerre—Marchand, Zéphirin, 3246.

Subsides (discussion des) :

Chem. de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2718 et suiv.

BUREAU, hon. Jacques—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Mines et commission géologique, 2451 et suiv.
Mines—Entretien du bureau d'épreuves, Vancouver, 2454.
Musée Victoria, 2457 et suiv.

BURNHAM, John E. (*Peterborough-Ouest*).

Budget:
Voies et moyens, 1985 et suiv., 2091 et suiv.

Discours du Trône:
Débat, 385 et suiv.

Documents (demandes de):
Burleigh-Falls, force hydraulique, 2825.

Incidents et interpellations:
Commission des obus, 3639 et suiv.
Construction des navires au Canada, 1697-1698.
Déclaration du ministre de la Justice sur l'interdiction des spiritueux, 2726.
Explication sur le budget général des Travaux publics, 2944 et suiv.
Fait personnel, 575 et suiv.
Retrait d'un avis de motion, 80.
Soldats illettrés, les, 1996.
Suppression du recrutement, 1686.

Projets de loi:
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2729 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2884 et suiv.
N° 8, Niagara, Ste-Catherine et Toronto—Chemin de fer; disc. des articles (Morphy), 2568 et suiv.
N° 66, prohibition—Disc. des articles, 2601 et suiv.; 2676 et suiv.; 2830 et suiv.

Projets de résolution:
Bureaux de placements nationaux (Lemieux), 623 et suiv.; 633 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec—Com. général, 3522.
Emplois civils et soldats retour de la guerre (rés. Middlebro), 672.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3406-3407.
Enseignement technique, 2306-2307.
Réserve de Saint-Pierre, 2171 et suiv.
Soldats retour de la guerre et emplois civils (rés. Middlebro), 672.

Question:
Hôtel Carslake, 3729.

Subsides (discussion des):
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1470 et suiv.
Application de la loi des grains, 3353 et suiv.
Arsenal fédéral, 3708 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3208 et suiv.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3234 et suiv.
Chem. de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2700 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1708 et suiv.
Haut-commissaire intérimaire à Londres, 1001 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2184 et suiv.
Milice—Allocations de la milice active, 1430 et suiv.

BURNHAM, John E.—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Service des cadets, 3680 et suiv.
Postes—Divers (disc.), 2855 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2140 et suiv.
Voies et moyens, 1979 et suiv.

BURRELL, hon. Martin (*Yale-Caribou*).

Discours du Trône:
Débat, 324 et suiv; 331 et suiv.

Documents (dépôt de):
Insectes nuisibles et autres fléaux, règlements relatifs à la loi des, 189.

Réponses aux questions:
Foin pressé en Nouvelle-Ecosse, 556.

Rapports:
Agriculture, rap. du min. de l', 111.
Enseignement agricole, *re* l', 189.
Ferme expérimentale, 1915, 427.
Impressions publiques, 4339.
Laiterie et emmagasinage à froid, 1915, 473.

CARRICK, John James (*Thunder-Bay et Rainy-River*).

Projet de loi:
N° 100, Manitoba-Ontario: Dépôt, chemin de fer, 3627; 1ère lect., 3627.

CARROLL, W. F. (*Cap-Breton-Sud*).

Comité:
Membre du comité des comptes publics, 1033.

Documents (demandes de):
Brigade navale canadienne, 1776 et suiv.
Employés du gouvernement dans les comtés de Cap-Breton, Victoria et autres, 2282.

Incidents et interpellations:

Discours du Trône:
Discussion générale, 376 et suiv.

Incidents:
Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, 2001 et suiv.
L'industrie des constructions navales, 4249 et suiv.

Questions:
Censeurs et déchiffreurs de dépêches à Louisbourg, 1896.
Glacé-Bay—Service postal, 552.

Subsides (discussion des):
Justice—Affaires litigieuses, 1030.
Navigation, écoles de, 738 et suiv.

CARVELL, Frank Broadstreet (*Carleton, N.-B.*).

Documents (demandes de):
Amherst (N.-E.)—Casernement des troupes à, 1340.
Commission des achats de guerre—Commandes de la, 1340.
Commission de ravitaillement—Dépôt réservé, 1512-1513.
Fournitures de guerre—Uniformes au Collège militaire royal, 1897.
McQueen à Shédiac, garage, 574.
Port-Morien, etc.—Cap-Breton-Sud, *re* 573 et suiv.
New-Glasgow—Casernement des troupes à, 1340.

CARVELL, Frank Broadstreet—*Suite.*

Discours du Trône:
Discussion générale, 243 et suiv.

Incidents et interpellations:
Achats de guerre—Commission des, 2001.
Affaires du gouvernement, 2001.
Blé, réquisitionnement du, 837.
Censure du courrier américain, 3184-3195.
Censure des lettres privées, 3019 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1505.
Commandes de guerre, 242 et suiv.
Compagnie de la vallée de Saint-Jean, 2005 et suiv.
Commission des achats de guerre, 2001.
Commission des obus, 3628 et suiv.; 3662 et suiv.
Commission des obus, 3662 et suiv.
Enquête des obus, 3564 et suiv.
Enrôlement des mineurs, 3193-3194.
Explication sur un fait personnel, 1561.
Fait personnel, 2347 et suiv.
Guerre, commandes de, 242.
Livraison d'obus, 1688.
Munitions—Commission impériale des, 837.
Munitions, les entreprises des, 835.
Scammell, J. K., 1211.
Shediac—Dossier incomplet, 2067.
Ventes de cartouches d'armes portatives, 4085 et suiv.
Owen, James W. (n°19), 1212 et suiv.

Projets de résolution:
Achats d'obus—Demande d'enquête, 1599 et suiv.
Achats d'obus—Demande d'enquête, 1629 et suiv.
Divorce, le, 800 et suiv.; 807 et suiv.

Subsides (discussion des):
Voies et moyens—Tableau A du tarif des douanes, 1884 et suiv.

Questions:
Lin, expèrts en, 2462.
Nouvelle-Zélande—Achat de blé pour la, 1510.
Pupitres—Achats de, 1340.
Stewart—Saisie d'automobile, 1510.
Valley Railway, le, 786.
Vente de munitions pour armes portatives, 2272.
Victoria, C.-B., dragages à, 566.
Ajax et *Mudlark*, charbon aux dragueurs, 566.
Automobile, Pierce-Arrow (achat), 1391.
Bataillon, le 102e, 1088.
Blé réquisitionné par le gouvernement, 1339.
Experts en lin, 2462.
Fournitures de guerre, baïonnettes, 1846.
Fournitures militaires, foin, 2666.
Inspecteur d'obus, etc., 2105.

Subsides (discussion des):
Arts et agriculture—Fruits, 1496-1497.
Agriculture—Entrepôts frigorifiques, manutention des produits alimentaires, 1497 et suiv.
Agriculture—Entomologie, 1479-1480.
Agriculture—Expositions, 1500.
Agriculture—Industrie laitière (transport), 1490 et suiv.
Agriculture—Insectes et fléaux destructeurs (exécution de la loi), 1482 et suiv.
Agriculture—Santé des animaux, 1501.
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1455 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3196 et suiv.

CARVELL, Frank Broadstreet—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Indiens, Nouveau-Brunswick, 2802 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, inspecteurs, 2795 et suiv.
Institutions scientifiques—Relevés astronomiques, etc., 1386 et suiv.
Milice—Allocations de la milice active, 1418 et suiv.
Phares et havres, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 757 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2511 et suiv.
Voies et moyens, 1970 et suiv.
Voies et moyens, 1984 et suiv,
Voies et moyens, 2090 et suiv.

CASGRAIN, hon. T. Chase (*Québec-Comté*).

Comité:
Régie interne, membre du, 39.

Discours du Trône:
Débat général, 41 et suiv.

Incidents et interpellations:
Censure des lettres, 2076-2077.
Censure des lettres privées, 3019 et suiv.
Censure des lettres venant des Etats-Unis, 2820.
Explication, fait personnel, 2113.
Indemnités aux familles des soldats, 4292 et suiv.
Laplante, Mme, 4292.
L'enseignement professionnel des anciens soldats, 1701 et suiv.
Louiseville, maître de poste, 2217.
Pilot, naufrage du, 110.

Projets de loi:
N° 94, emprunt de $250,000,000, discussion générale, 3696 et suiv.
N° 74, impôt sur les profits du commerce, disc. générale, 2738 et suiv.
N° 66, prohibition, disc. des articles, 2834 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, etc., achat, disc. générale, 4208 et suiv.

Projets de résolution:
Loch-Broom, 999.
Question bilingue—Question de règlement, 3788.
Question bilingue, 3882 et suiv.

Rapports:
Rapport du maître général des Postes, 1915.
Postes—Service extérieur, allocations, 2846.

Réponses aux questions:
L'Assomption—Courrier, 4059.
L'Assomption (poste rurale dans), 1128.
Amherst, Sydney et New-Glasgow, revenu postal, 3728.
Antigonish, bureaux de poste d', 572.
Automobile Packard pour les postes, 1392.
Automobile Pierce-Arrow (achat), 1391.
Big-Island, service postal à, 569.
Bonaventure—Service postal, 2277.
Bromptonville—Courrier, 3729.
Butte-à-l'Aigle, courrier de, 552.
Caplan—Service postal à St-Alphonse, 1735.
Daigle, Zéphirin, 3064.
Dionne, J. P., 2974.
Directeurs de la poste et les élections municipales, 1755.
East-Gore et Kennethcook—Courrier entre, 3510.

CASGRAIN, hon. T. Chase—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.

Employés des postes, 1752 ; tableau, 1732.
Factage rural entre Rigaud et Pointe-Fortune, 561.
Fiset, le Dr Michel, surintendant de la poste à Québec (Casgrain), 567.
Fonctionnaires des postes, traitements, 1732.
Gaspé et l'île d'Anticosti, service postal entre, 555.
Glace-Bay, le service postal à, 552.
Guysborough et Canso—Transport du courrier, 2934.
Inverness—Bureaux de poste, 1627-1628.
Killam (Alberta)—Service postal, 1509.
Lethbridge—Bureau de poste, 2933.
Louiseville—Bureau de poste, 1126.
Lunenberg—Service des dépêches, 412.
Mahone-Bay et Martin's-Brook—Service des courriers entre, 564.
Martin's-River—Poste, 4058-4059.
Milford-Haven-Bridge—Le receveur de la poste, 2278.
Montcalm (poste rurale dans), 1128.
New-Richmond—Bureau de poste, 1735.
New-Richmond (le nouveau bureau de poste), 1170.
New-Richmond-Ouest—Bureau de poste, 3385.
New-Richmond—Poste rurale, 2279.
Pictou, la poste rurale dans, 569.
Postes—Employés des, 1999.
Postes—Employés, 2108.
Postes—Employés enrôlés, 1846.
Port-Howe (le revenu de la poste à), 1125.
Québec—Le bureau de poste de, 697.
Postes—Recettes, 1732.
Port-Howe (route postale rurale n° 1), 1125.
Rentes viagères, 1508.
Rigaud, poste rurale à, 616.
Rochdale-Ouest—Le receveur de la poste, 1629.
Roseberg—Bureau de poste, 2595.
Route postale rurale n° 1 de Port-Howe, 1125.
Saint-Paul-l'Ermite—Service du courrier, 2279.
Shelburne, courrier de, 616.
Shouldis, Mme, 1392.
Smith, R. H., receveur de la poste à Port-Howe, 1125.
Sherbrooke—Bureau de poste, 1999.
Sherbrooke et Moser's-River (N.-E.)—Service de la poste, 2278.
Soldats, lettres aux, 550.
Sunnybrea—Courrier, 1626.
Québec—Bureau de poste, 697.
Témiscouata—Service des postes à, 2597.
Timbres de guerre, vente des, 565.
Timbres-poste et des cartes, recettes de la vente des, 2278.
Timbres-poste, recettes de la vente des, 550.
Voiture Packard pour les postes, 1392.
Victoria Transfer Co., paiements, 3293.
Wentworth—Service du courrier, 3510.
West-Gore Clarksville— Courrier, 2824.

Subsides (discussion des) :

Postes—Commis du service ambulant, 3700.
Postes—Divers, 2849 et suiv.
Postes—Linahen, veuve John, 3700 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2115 et suiv.
Postes—Service extérieur, allocations, 2846.
Postes—Traitements et dépenses éventuelles, 687.

CASH, Edward L. (*Mackenzie*).

Projet de loi :

N° 69, Smith, Clarisse (faire droit), 1ère lect., 2214 ; 2e lect., 2214 ; 3e lect. et adoption, 2594.

CHARLTON, William Andrew (*Norfolk*).

Projet de loi :

N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara-Ste-Catherine-Toronto (Morphy), disc. des articles, 2589 et suiv.

CHISHOLM, Alexander W. (*Inverness*).

Documents (demande de) :

Allemands ou Autrichiens à l'emploi des postes, 791.
Amethyst—Le steamer, 2598.
Eastern-Harbour—Courrier, 890.
Gillies—Courrier, 890.
Margaree-Harbour (courrier), 890.
McKinnon, Anes ou Angus, 791.
Margaree—Route postale, 1512.
Mills, destitution de W. P., 574.
Inverness (courrier), 890.
Pleasant-Bay (courrier), 890.
McIntyre, Mme Flora, 1512.
Upper-Margaree (courrier), 890.
Vétérans de l'invasion féniane, 574.

Questions :

Chalutiers à vergue, prime aux, 790.
Dépenses dans Inverness, 889.
Dragage à Eastern-Harbour, 889.
Eastern-Harbour, dragage à, 790.
Ferguson, T. R., 923.
Halifax (installations terminales), 923.
Ile du Cap-Breton—Dragage, 2277.
Installations terminales à Halifax, 923.
Inverness—Bureaux de poste, 1627.
Inverness—Dépenses dans, 889.
Pope, sir Joseph, 3066.
Port-Hood—Quai, 790.
Primes aux chalutiers à vergues, 790.

Subsides (discussion des) :

Baie du Tonnerre, etc., glace à la, 775.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3589 et suiv.
Ecoles de navigation, 721 et suiv.
Hôpitaux de la marine, 781 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse—Inspecteurs, 2794 et suiv.
Marine, hôpitaux de la, 781 et suiv.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparation, 768 et suiv.
Pêcheries—Bureau de renseignements, entretien, 2528 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2522 et suiv.
Postes—Divers, 2849 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2848 et suiv.
Québec—Rivière Saint-Charles, 3724.
Traitements et déboursés des fonctionnaires, disc. commission consultante, etc., 2503 et suiv.

CHISHOLM, William (*Antigonish*).

Documents (demandes de) :

Arisaig (N.-E.)—Phare, 2000.
Cheticamp (courrier), 890.
McNairs-Cove (N.-E.)—Dépenses, etc., 1512.

Incidents et interpellations :

Nouveau juge dans la Nouvelle-Ecosse, 710.
Antigonish—Bureaux de poste d', 572.
Antigonish, garde-pêche pour le comté d', 572.
Breen's-Pond—Brise-lames à, 1510.
Cribbin's-Point—Quai à, 1510.
Indiens qui s'enrôlent, 3567.
Jardin de la station d'Antigonish, 2158.
Temiscaming—Barrage, 2669.
Tibbets, Archibald, 1511.

CHISHOLM, William—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.
Tracadie—Travaux de réfection au port de, 1510.

Questions :
Antigonish—Bureau de poste d', 572.
Pope, sir Joseph, 3066.

Subsides (discussion des) :
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3212 et suiv., 3239 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3770 et suiv.
Chemins de fer du Pacifique-Canadien—Commission des chemins de fer, 3582 et suiv.
Douanes—Appointements et dépenses imprévues, 3815 et suiv.
Divers—Division du génie, 3475 et suiv.
Exposition de poisson, 2532 et suiv.
Lac Porter—Chenal, 3299-3300.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3707 et suiv.
Travaux publics—Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, 3784.
Nouvelle-Ecosse—Yarmouth, améliorations au havre, 3301.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparations, 769 et suiv.
Pêcheries—Bureau de surveillance des pêcheries, 2530 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2525 et suiv.
Service maritime et fluvial—Dépenses casuelles, 747.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2486 et suiv.

CLARK, Hugh (*Bruce-Nord*) :

Projet de résolution :
Question bilingue, débat, 397 et suiv.

Rapport :
Impressions publiques, 4337.

CLARK, Michel (*Red-Deer*).

Budget :
Voies et moyens, 2077 et suiv.

Discours du Trône :
Discussion générale, 33 et suiv.

Incident et interpellation :
Acoustique de la Chambre, 838.

Projet de loi :
N° 61, modifiant le tarif douanier : Disc. des art., 2418 et suiv.

Projets de résolution :
Emprunt de $75,000,000, 1929 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3429 et suiv.
Séances du matin, 2215.
Vote des femmes, 1254 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1849 et suiv.

Subsides (discussion des) :
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4020 et suiv.

CLEMENTS, Herbert Sylvester (*Comox-Atlin*).

Incident et interpellation :
Explication sur un fait personnel, 2515.

COCHRANE, hon. Francis (*Nipissing*).

Projet de loi :
Modifiant la loi des chemins de fer au sujet du transport du grain (n° 47) : Dépôt, 1265 ; 1ère lect., 1260 ; 2e lect., 1368 ; disc. des art., 1368 ; 3e lect. et adoption, 1371.

Réponses aux questions :
Baie d'Hudson et têtes de ligne, dépenses pour le chemin de fer de la, 658.
Devenish, M., 660.
Halifax (installations terminales), 923.
Intercolonial—Embranchement dans Guysborough, 886.
Intercolonial—Pension aux employés, 787.
Prince-George, C.-B., gare de chemin de fer à, 660.
Route de la baie d'Hudson, rapp. de M. Anderson *re* la, 659.
Transcona, les usines de, 658.
Valley Railway, le, 786.
Wagons, achats de, 787.

COCKSHUTT, William Foster (*Brantford*).

Budget :
Voies et moyens, 2100 et suiv.

Discours du Trône :
Discussion générale, 59 et suiv.

Projets de loi :
Brantford, concernant la corporation de (n° 26), dépôt, 695 ; 1ère lect., 695 ; 2e lect. 767 ; disc. des art., 1705-1706 ; disc. des art., 1729-1730 ; rapporté, 1706 ; modifié par le Sénat, 2e délibération, 2791 ; adoption des amendements, 2792.
Hubbell, Harvey, concernant un brevet (n° 62), dépôt, 1996 ; 1ère lect., 1996 ; 2e lect., 2087 ; 3e lect., 2594.
Relatif à certains brevets de Stone, Limited (n° 56) ; dépôt, 1683 ; 1ère lect., 1683 ; 2e lect., 1732 ; 3e lect., 2594.

Subsides (discussion des) :
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4026 et suiv.

COPP, Arthur B. F. (*Westmoreland*).

Budget :
Voies et moyens, 1944 et suiv. ; 2086.

Discours du Trône :
Discussion générale, 1416 et suiv.

Documents (demandes de) :
Canadian Car & Foundry Coy, 2411.
Cap-Jourmain (gardien du phare), 890.
Intercolonial, commis et officiers, etc., nommés depuis le 1er janvier 1915, 618.

Incidents et interpellations :
Compagnie de chemin de fer de la vallée de Saint-Jean, 2005 et suiv.
Demandes de renseignements, 3628.
Intercolonial et Pacifique-Canadien, échange de trafic sur les chemins de fer, 2873-2874.
Stewart, mort du Dr, 2562-2563.

Projet de loi :
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2845-2846.

Projet de résolution :
Chemin de fer Saint-Jean (N.-B.), à Québec, comité général, 3528 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3419 et suiv.

COPP, Arthur B. F.—*Suite.*

Questions :

Abatage des porcs à Amherst, 2279.
Amherst—Caserne militaire, 2410.
Amherst—Charbon pour les casernes, 2724.
Burleigh, la goélette, 889.
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'île du Prince-Edouard, 3168.
Foin pressé en Nouvelle-Ecosse, 556.
Ferguson, le Dr, 1089.
Fillimore, officier recruteur—Sommes payées au major, 2597.
Intercolonial—Personnel, 3244.
Intercolonial—Section Truro-Moncton, 3509.
Le ministre de la Milice, 2668-2669.
Moncton—Passage inférieur à, 3167-3168.
Nouveau-Brunswick à l'île du Prince-Edouard, Skeffington, George, 1508.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Insectes destructeurs et autres fléaux (exécution de la loi), 1489 et suiv.
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1471 et suiv.
Canaux—Galops, 3779 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3552 et suiv.
Indiens, Nouveau-Brunswick, 2807 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2208 et suiv.
Justice—Londres (bibliothèque canadienne de droit), 1031.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2226 et suiv. ; 2253 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1430 et suiv.
Nouveau-Brunswick—Cap-Bald, 3309-3310.
Nouveau-Brunswick—Dorchester, quai, 3310.
Pêcheries—Bureau de surveillance des pêcheries, 2530 et suiv.
Pilotes, pension des, 779 et suiv.
Postes—Divers, 2869 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2847 et suiv.
Sackville—Edifice public, 2951.
Saint-Jean—Tête de ligne, etc., 3763 et suiv.
Ports et rivières en général—Réfections et améliorations, 3310.
Tracadie—Brise-lames, etc., 3310-3311.
Traitements et déboursés des fonctionnaires des Pêcheries—Commission consultante, etc., 2490 et suiv.

CROTHERS, hon. Thomas Wilson (*Elgin-O.*).

Incidents et interpellations :

Acadia Coal Coy, 4261.
Charpentiers de Montréal (grève), 1128.
Enseignement professionnel des anciens soldats, l', 1699 et suiv.
Fabriques de munitions, 2672.
La grève des charpentiers à Montréal, 1128.
Question de privilège, 1899-1900.

Projet de loi :

Allumettes à phosphore blanc (n° 37), dépôt, 1033 ; 1ère lect., 1033 ; 2e lect., 1568 ; disc. des articles, 1568 et suiv. ; 1694 et suiv. ; 3e lect., 1696 ; adoption, 1696.

Projets de résolution :

Bureaux de placements nationaux, 627 et suiv.
Enseignement technique, 2293 et suiv.

Réponses aux questions :

Enseignement technique, l', 553.
Différends industriels (loi des), 1216.
Maxim-Vickers (grève aux usines), 1211.

CROTHERS, hon. Thomas Wilson—*Suite.*

Rapports :

Conciliation et enquêtes, 242.
Ministère du Travail, 1815, 242.

Subsides (discussion des) :

Conflits industriels, 372 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1717 et suiv.
Gouvernement civil—Administration de la Justice, 1026 et suiv.
Imputable sur le capital—Intercolonial, 2903 et suiv.

CRUISE, Robert (*Dauphin*).

Incidents et interpellations :

Grain dans l'Ouest—Pléthore, 4060.

Projet de résolution :

Blé (l'exonération du), 1099 et suiv.

Questions :

Elliott, le Dr E. H., 573.
Manitoba—Terres des écoles, 3847.

Subsides (discussion des) :

Administration des réserves forestières, 872-873-874.
Alberta (protection de l'arboriculture dans l'), 872-873-874.
Alberta—Enquête *re* forces hydrauliques, 876.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Inspection des réserves forestières, 872-873-874.
Manitoba—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Manitoba (protection de l'arboriculture au), 872-873-874.
Nord-Ouest (protection des forêts des territoires du), 872-873-874.
Réserves forestières (inspection et administration, 872-873-874.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Saskatchewan (protection des forêts de la), 872-873-874.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 860.

CURRIE, John Allister (*Simcoe-Nord*).

Budget :

Discussion générale, 1033 et suiv.

Projet de loi :

N° 35, placements des Cies d'assurance, disc. des art., 2519.

Rapport :

Dépôt du 3e rapport du comité des impressions, 1405.

Subsides (discussion des) :

Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4034 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3682 et suiv. ; 3691 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2138 et suiv.

DAVIDSON, Avard L. (*Annapolis*).

Budget :

Discussion générale, 1138 et suiv.

Projet de loi :

N° 68, Cours supérieures de la Saskatchewan, etc. : Disc. des art., 2433.

DAVIDSON, Avard L.—*Suite.*

Projet de loi—Suite.
N° 66, prohibition—Disc. des art., 2686 et suiv.

Projet de résolution:
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2330 et suiv.

Subsides (discussion des):
Intérieur—Indiens, Nouvelle-Ecosse, inspecteurs, 2798 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3709 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2525 et suiv.

DELISLE, Michel Siméon (*Portneuf*).

Questions:
Inspection des poids et mesures, 2595.
Amérique du Sud et Amérique Centrale—Agents commerciaux, 1734.
Neuville, phare, 614.
Pont Marcotte, 2275.
Revenu de l'Intérieur—Nominations, 2280.
Valleyfield—Brise-lames, 2822.

Subsides (discussion des):
Edifices loués par le gouvernement, 1220.
Employés civils—Nombre à diverses époques, 890.
Employés publics (service extérieur) à certaines époques, 890.

DEMERS, Marie Joseph (*St-Jean et Iberville*).

Discours du Trône:
Discussion générale, 546 et suiv.

Questions:
Ham, Mme, Berlington, 992.
Max Von Laszowski, 992.

DECARRIES, Joseph A. (*Jacques-Cartier*).

Incident et interpellation:
Pétrole dans la fabrication des munitions de guerre, 2775.

Subsides (discussion des):
Galops, 3780.
Québec—Laprairie, travaux de protection, 3320 et suiv.
Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine)—Pont interprovincial, 3799 et suiv.

DEVLIN, Emmanuel B. (*Wright*).

Comité:
Comptes publics—Membre, 3115.

Documents (demande de):
Aylmer, P.Q.—Bureau de poste, 3386.
Directeur de recrutement pour les forces canadiennes en Angleterre, 3169.
Saint-Jean et stations de chemins de fer—Transport de la malle entre, 574.

Discours du Trône:
Discussion générale, 349 et suiv.; 355 et suiv.

Incident et interpellation:
Poisson canadien en Angleterre, 2872.

Projet de loi:
N° 66, prohibition—Disc. des art., 2610 et suiv.

DEVLIN, Emmanuel B.—*Suite.*

Projets de résolution:
Prohibition, disc. générale, 2474.
Question bilingue, 3856 et suiv.
Zinc—Industrie du, 3174 et suiv.

Questions:
Approvisionnements et transport, 3243.
Archives du Canada à Londres, 3166.

Subsides (discussion des):
Intérieur—Indiens, Nouvelle-Ecosse, inspecteurs, 2799 et suiv.
Intérieur—Indiens de Québec, 2794.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 857.
Marine et Pêcheries—Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 758.
Phares et balises—Appareils, signaux sous-marins, etc., 758.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2490 et suiv.
Travaux publics—Hull, bureau de poste, 2954.
Travaux publics—Ottawa, nouvelle salle d'exercices, 2968.
Travaux publics—Sackville, édifice public, 2952.

DOHERTY, hon. Charles Joseph (*Montréal, Ste-Anne*).

Documents (dépôt de):
La peine de mort, statistiques, 2051-2052.
Question bilingue, 3509.

Incidents et interpellations:
Commission de ravitaillement, 963.
Commission des obus, 3641 et suiv.; 3651 et suiv.
Déclaration du ministre de la Justice sur l'interdiction des spiritueux, 2726.
Magistrature dans la province de Québec, 964-965.
Pétition en annulation d'une loi d'Ontario, 2936.
Question bilingue, 3452.
Requête sollicitant l'annulation d'une loi de la province d'Ontario, 1923 et suiv.
Ross, Walter T., 2412-2413.
Ventes de cartouches d'armes portatives, 4092 et suiv.
Vickers-Maxim à Montréal—Troubles, 1848.

Projets de loi:
Allumettes à phosphore blanc (n° 37): Disc. des articles, 1695-1696.
Liquidations—Modifiant la loi des (n° 55): Dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1696; comité général, 1696; 3e lect., 1696; adoption, 1696.
N° 99, relatif à la cour d'Echiquier: Dépôt, 3564; 1ère lect., 3564; 2e lect., 3564; 3e lect., 3564.
N° 2, peine de mort: Disc. générale,
N° 68, relatif aux tribunaux supérieurs de la Saskatchewan et tendant à modifier la loi sur les juges: Dépôt, 2180; 1ère lect., 2180; 2e lect., 2430; disc. des art., 2430 et suiv.
N° 90, tendant à modifier la loi fédérale sur la tempérance: Dépôt, 3017; 1ère lect., 3017; 2e lect., 3453; disc. des art., 3453; 3e lect., 3458; adoption, 3458.
Pour faciliter l'exécution des lois provinciales prohibant le commerce des liqueurs enivrantes (n° 66): Dépôt, 1994; 1ère lect., 1996; 2e lect., 2599; disc. des art., 2600 et

DOHERTY, hon. Charles Joseph—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

suiv. ; disc. des art., 2673 et suiv. ; disc. des art., 2825 et suiv. ; 2889 et suiv. ; 3e lect., 3098 ; adoption, 3098 ; amendements du Sénat, 2e lect., 4313 ; rap., 4313.

N° 86, prisons publiques et maisons de réforme : Dépôt, 2819 ; 1ère lect., 2819 ; disc. générale, 2978 et suiv. ; 3e lect. et adoption, 2984.

N° 67, réserve de Saint-Pierre : Disc. des art., 2429 et suiv.

Projets de résolution :

Divorce, le, 812 et suiv.
Question bilingue, 3089 et suiv. ; 3976 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre, 2167 et suiv.
Traitement des juges dans la Saskatchewan, 2172 et suiv.

Réponses aux questions :

Bear-River (édifice public), 1219.
Bennett, D. D., 1843.
Campbellton (bâtiments publics), 1216.
Etrangers—Naturalisation des, 3064.
Indiens qui s'enrôlent, 3567.
Interdiction du commerce des spiritueux, 2595.
Jack Reid, emprisonné pour sédition, 2106 ; remarques du juge au procès, 2106 et suiv.
Juges de la province de Québec, 2821.
Justice—Commis du ministère de la, 2935.
Lévis—La quarantaine, 2109.
Loi de la Colombie-Britannique (Cies à fonds social), 3727.
Lyons, John, 4058.
Montréal—Juges, 2411.
Prohibition, 2595.
Rivière-Ouelle (quai), 1218.
Ross, Walter T., 2411.
Stellarton (édifice public), 1219.
Transport de l'alcool dans les régions prohibitionnistes, 2274.
Vote des femmes, 2411.

Subsides (discussion des) :

Justice—Administration de la, 692.
Gouvernement civil—Administration de la justice, 1026 et suiv.
Justice—Affaires litigieuses, 1029 et suiv.
Justice—Bibliothèque canadienne de droit à Londres, 1030 et suiv.
Justice—Londres, bibliothèque canadienne de droit, 1030 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2219 et suiv. ; 2237 et suiv.
Postes—Linahen, Veuve John, 3701-3702.

DOUGLAS, James (*Strathcona*).

Documents (demandes de) :

Strathcona—Poste rurales dans, 664, 890.

Projets de loi :

Cie de tram. et de nav. de la rivière de la Paix (n° 9), 152 ; 2e lect., 407 ; 3e lect. et adoption, 1060.
Cie de ch. de fer Farnham à Grandby, 152 ; 2e lect., 407.
Calgary à Edmonton, la Cie du chem. de fer de (n° 12), 1ère lect., 297 ; 2e lect., 1407 ; 3e lect., 1060 ; adoption, 1060.
Farnham & Grandby—Chemin de fer (n° 7), 3e lect., 1058.
La Cie de navigation de tramway de la rivière La-Paix (n° 2), 3e lect., 1060 ; adoption, 1060.

DOUGLAS, James—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

La Cie du chemin de fer d'Atlin (n° 70) : Dépôt, 2269 ; 1ère lect., 2269 ; 2e et 3e lect., 2594.
Dent—Pour faire droit à Lilian May (n° 49), 1ère lect., 145 ; 2e lect., 1506 ; 3e lect., 1997.
N° 73, Elliott, Aimée Rita : Dépôt, 2347 ; 1ère lect., 2347 ; 2e lect., 2595 ; 3e lect., 2791 ; adoption, 2791.
Edmonton & Southwestern, la compagnie du chemin de fer d' (n° 27), dépôt, 662 ; 1;re lect., 662 ; 2e lect., 767 ; disc. des art., 1479 ; 3e lect. et adoption, 1479.
Hill, Sherwood Norman (n° 43), dépôt, 1266 ; 1ère lect., 1266 ; 2e lect., 1479 ; 3e lect., 1997.
Jackson, pour faire droit à Nora Louise (n° 57), dépôt, 1843 ; 1ère lect., 1843 ; 2e lect., 1997 ; 3e lect., 2237 ; adoption, 2237.
Mills, Mabel, pour faire droit à (n° 64), dépôt, 1996 ; 1ère lect., 1996 ; 2e lect., 2087 ; 3e lect., 2594 ; adoption, 2594.
Savage, pour faire droit à Raymond Conliffe (n° 50, 1ère lect., 1503 ; 2e lect., 1592 ; 3e lect., 2236.
Sinclair, faire droit à Christopher (n° 76), 1ère lect., 2561 ; 2e lect., 2641 ; 3e lect., 3367.
Prêts agricoles (n° 33) : Disc. générale, 971 et suiv.

Projet de résolution :

Voies et moyens—Tableau A de (subsides) l'annexe du tarif des douanes, 1859 et suiv.

Questions :

Canada Car and Foundry Co., 1127.
Killam (Alberta)—Service postal, 1509.
Régiments d'outre-mer, 1506.
Taxes à payer par les banques, 2281.

Subsides (discussion des) :

Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2189 et suiv.
Irrigation, 880-882.
Milice—Allocations de milice active, 1439 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3759 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, arpentages, etc., 869-870.

EDWARDS, John Wesley (*Frontenac*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 363 et suiv.

Documents (demandes de) :

Collège militaire Royal (paiments), 1090.
Enrôlements, liste classifiée des, 575.
Fort-Henry (paiements), 1090.

Incidents et interpellations :

Fort-Henry, réparations à, 2978.
Le commerce et l'industrie au Canada, 3161 et suiv.

Projets de loi :

N° 74, impôt sur les profits du commerce, 2737 et suiv.
N° 86, loi des prisons : Disc. générale, 2981 et suiv. ; disc. des art., 2983 et suiv.
N° 12, petites réclamations : Disc. des art., 3462 et suiv.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2612 et suiv.

Projets de résolution :

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 3440 et suiv.

EDWARDS, John Wesley—*Suite.*

Projets de résolution—Suite.

Prohibition des liqueurs enivrantes, 2339 et suiv.
Question bilingue, disc. générale, 3921 et suiv.

Questions :

Aumoniers de l'armée, 2275.
Collège militaire Royal, 2277.
Gowan, le forçat, 560.
Lavergne, le lieutenant-colonel Armand, 560.
Les recrues du corps expéditionnaire canadien, 3168.
Portsmouth, médecins du pénitencier de, 560.
Transport des forçats aliénés de Portsmouth, 560.

Subsides (discussion des) :

Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2212 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2222 et suiv., 2238 et suiv.
Marine et Pêcheries—Navigation, écoles de, 729 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3671 et suiv.
Mines et commission géologique, 2448 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2123 et suiv.
Postes—Service extérieur, divers, 2859 et suiv.
Travaux publics—Kingston, améliorations au port, 3334 et suiv. ; Kingston, collège militaire, 2967.

ETHIER, Joseph Arthur (*Deux-Montagnes*).

Budget :

Discussion générale, 1329 et suiv.

Documents (demandes de) :

Deux-Montagnes, comté, bureau de poste, soumissions et indemnités, 3386.
Enrôlements depuis le 4 août 1914, 1220.
Milice—Employés de la, 1220.

Incidents et interpellations :

Messages du service permanent, 2874, 2897 et suiv.
Paquette, Edouard, 2349, 2774.

Questions :

Automobiles de la milice, 2667.
Canada, population du, 1338.
Traducteurs surnuméraires, 3385.
Population du Canada, 1338.

FORGET, sir Rodolphe (*Charlevoix* et *Montmorency*).

Incident et interpellation :

Chemin de fer Québec-Saguenay, achat, 4308 et suiv.

Projets de loi :

N° 101, Québec-Saguenay, etc., achat : Disc. générale, 4201 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, etc., achat : Disc. des art., 4229 et suiv.

FORTIER, Edmond (*Lotbinière*).

Tramways de Montréal, 994.

Subsides (discussion des) :

Sainte-Croix—Quai, 3329-3330.

FOSTER, sir George Eulas (*Toronto-Nord*).

Budget :

Discussion générale, 943 et suiv.

FOSTER, sir George Eulas—*Suite.*

Comités :

Sélection, 5.
Tupper, 40.

Incidents et interpellations :

Avoine et farine d'avoine (interdiction de l'exportation), 890.
Blé—Le réquisitionnement, 1505-1506.
Campbellton-Gaspé, service, 3247.
Commerce trans-océanique et la guerre, le, 661 et suiv. ; motion, 661.
Commission du commerce, 4260.
Commission Davidson, 3341.
Duchemin, H. B., 1689.
Enquête Davidson, avocat de l'opposition, 4121-4122.
Explications Pugsley, 158.
Homard en conserve, exportation, 2671.
Homesteads volontaires, 3695.
Le commerce et l'industrie du Canada, 3131 et suiv.
Législature, prolongation de la, 3340.
Le réquisitionnement du blé, 1689.
Poisson canadien en Angleterre, 2872.
Prolongation de la durée de la législature fédérale, 4122.
Service de navigation à vapeur aux îles de la Madeleine, 2160.
Sirops des Antilles, 2066-2067.
Suffrage féminin, 1687.
Tarif d'élévateur à Calgary, 1688.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaire des, 523 et suiv.
Transport et tarifs, 3247 et suiv.

Projets de loi :

N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, St. Catharines et Toronto : Disc. des art., 2582.
N° 58, modifiant la loi des grains du Canada : 1ère et 2e lect., 1789 ; disc. des art., 1689 et suiv.
N° 58, loi des grains du Canada : Disc. des art., 2067-2068 ; 3e lect., 2068 ; adoption, 2068.
N° 90, modifiant la loi fédérale sur la tempérance : Disc. des art., 3454 et suiv.
N° 1, Prestation du serment : Dépôt, 5.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2675 et suiv. ; 2829 et suiv. ; 2893 et suiv.

Projets de résolution :

Election de l'Orateur, 1 et suiv.
Question bilingue : Question de règlement, 3789, 3964 et suiv.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2176 et suiv.

Rapport :

Ministère du Commerce, 1915, 5, 922.

Réponses aux questions :

Milice à Prince-Rupert, 3509.
Agents commerciaux dans l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale, 1734.
Alberta—Elévateur régional, 2822.
Amérique du Sud et Amérique Centrale—Agents commerciaux, 1734.
Blé réquisitionné par le gouvernement, 1339-1340.
Câblogrammes et marconigrammes, tarif des, 660.
Campbellton et Gaspé, service des bateaux à vapeur entre, 555.
Elévateurs, entrepôts régionaux, 551.
Iles de la Madeleine, service, 3509.
Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve, service des bateaux à vapeur entre l', 555 et suiv.

FOSTER, sir George Eulas—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.
Lethbridge—Agent d'immigration, 2824.
Marconigrammes, tarif, 660, 662.
Mitrailleuses, 2665.
Nouvelle-Zélande—Achat de blé pour la, 1339, 1510.
Poisson frais pour le marché américain, 658.
Population du Canada, 1338.
Prohibition dans l'Ouest, 660.

Subsides (discussion des) :
Application de la loi des graines, 3342 et suiv.
Annapolis et Londres—Service de vapeurs, 2653-2654.
Barr, Veuve James, 3720-3721.
Marine et Pêcheries—Canada et Afrique-Sud—Service à la vapeur, 2658-2659.
Canada et Cuba—Service à la vapeur, 2656.
Canada, Chine et Japon—Service à la vapeur, 2664.
Canada et Manchester—Service à la vapeur. 2660.
Canada et les Antilles—Service à la vapeur, 2657-2658.
Canada, Australie et Nouvelle-Zélande sur l'océan Pacifique, 2663.
Canada et Terre-Neuve—Service à la vapeur, 2657.
Chambre des communes, Saucier F. X., 4275 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3224 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3197 et suiv.
Commerce et Industrie—Commissaires, agences, etc., 3165-3166.
Commerce, ministère du—Traitements et dépenses éventuelles, 687.
Commerce—Traitements, loyers, gages *re* loi sur les céréales, 3283.
Extension du commerce, 3718 et suiv.
Gaspé et Dalhousie ou Campbellton—Service à la vapeur, 3283.
Graines, application de la loi des, 3342 et suiv.
Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool—Service de vapeurs, 2659-2660.
Police à cheval du Nord-Ouest, 681.
Ports canadiens de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, service de vapeurs, 2655-2656.
Recensement et statistique, 16 commis, 3717.
Rivière-du-Loup—Quai, 2666.
Saint-Jean, Halifax et Londres—Service d'hiver, 2663.
St-Jean, Dublin et Belfast—Service d'hiver, 2660 et suiv.
Saint-Laurent—Creusage du chenal, 1990.
Service de vapeurs avec les Iles de la Madeleine, 2987-2988.
Marine et Pêcheries—Service de vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et le continent, 2989.
Service de vapeurs entre Kenora et Fort-Frances, 2986.
Service de vapeurs entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby, 2992 et suiv.
Service de vapeurs entre Pictou et Montague, 2987.
Marine et Pêcheries—Service de vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve, 2987.
Marine et Pêcheries—Service de vapeurs entre Halifax et l'île Tancook et autres endroits, 2484.
Service à vapeur entre Mulgrave et Guysborough, 2987.

FOSTER, sir George Eulas—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Service à vapeur entre Halifax et Spry-Bay, 2985.
Intercolonial—Service des marchandises, 2666.
Souris—Champ de tir de, 2725.
Postes—Subventions postales et paquebots, 3268 et suiv.
Sydney, Hamilton, Bras-d'Or—Service de vapeurs, 3283.
Victoria et San-Francisco—Service de vapeurs, 2664.

FRIPP, Alfred Ernest (*Ottawa*).

Projets de loi :
Edwards, et Cie, W. C. (n° 17), 1ère lect., 473 ; 2e lect., 613 ; 3e lect., 1190 ; sanction, 2175.
N° 72, Wilson, Charles William : Dépôt, 2347 ; 1ère lect., 2347 ; 2e lect., 2595 ; 3e lect., 2791 ; adoption, 2791.
N° 71, Reinhardt—Faire droit à Arthur Alexandre : Dépôt, 2269 ; 1ère lect., 2269 ; 3e lect., 2791.

Question :
Marconigrammes et câblogrammes, tarif pour, 696.

GAUTHIER, Louis Joseph (*Saint-Hyacinthe*).

Projet de loi :
La prohibition (débat général), 1561 et suiv.

Question :
Lareau, J. E., 992.

GAUVREAU, Charles Arthur (*Témiscouata*).

Documents (demandes de) :
Bellemare, M.P., 994.
Bérubé, Léo, 2670.
Cimon, E. H., 1219.
Dionne, cause de J. P., 1219.
Fraser, Alex., 575.
Gauvreau-Yard, 575.
Lesage, Chs. Ed., 994.
Louiseville—Bureau de poste, 994.
Revenu de l'Intérieur—Destitutions depuis 1911, 574.
Revenu de l'Intérieur—Nominations depuis 1911, 574.
Sansfaçon, destitution, 994.
Service intérieur (Revenu de l'Intérieur), employés, 574.
Trans-Saint-Laurent, Cie de navigation, 664.

Incidents et interpellations :
Fournitures de guerre, caisses à obus, 2466.
Intercolonial—Chefs du mouvement, 2819.
Les soldats illettrés, 1997.
Louiseville—Maître de poste, 2217.
"Pilot" naufrage du, 110, 158, 159.
Sansfaçon, maître de poste, 2466.

Questions :
Blue-River M. et L. (la compagnie), 1125.
Dionne, J. P. *vs* le roi, 2974, 3066.
Intercolonial—M. Devenish, 660.
La Cie Blue River M. et L., 1124.
Louiseville, bureau de poste, 565 et suiv.
Louiseville, bureau de poste, 1126.
Postes (publicité du ministère), 1218.
Rimouski, douanier à, 565.
Riou, réparations au magasin, 553.
Témiscouata—Service des postes à, 2597.

GAUVREAU, Charles Arthur—*Suite.*

Subsides (discussion des) :

Chemins de fer et Canaux—Canal Welland, 3621 et suiv.
Marine—Hôpitaux de la, 783.
Postes—Divers, 2870 et suiv.

GERMAN, William Manley (*Welland*).

Projets de loi :

Chemin de fer Ontario Niagara Connecting Bridge (n° 23), German : Dépôt, 662 ; 1ère lect., 662 ; 2e lect., 767 ; disc. des art., 1705 ; 1728-1729 ; disc. des art., 1809 et suiv. ; rapport, 1810 ; disc. des art., 1983 et suiv. ; amendé, 1983 ; 3e lect., 1984 ; adoption, 1984.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara Ste-Catherine-Toronto : Disc. des art., 2588 et suiv.

Question :

Caisses à obus, 562.

GIRARD, Joseph (*Chicoutimi et Saguenay*).

N° 101, Québec-Saguenay, etc.—Achat : Disc. des art., 4224 et suiv.

Projet de résolution :

Question bilingue, 3997 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1456 et suiv.

GLASS, S. Francis (*Middlesex-Est*).

Documents (demandes de) :

Soldats invalidés, liste des pensions accordées aux, 1746 et suiv.

Discours du Trône :

Débat général, 287 et suiv.

Incidents et interpellations :

Le commerce et l'industrie du Canada, 3157.
Enseignement technique, 2307 et suiv.
Industrie linière, 1340 et suiv. ; adoption après modification, 1362.

Subsides (discussion des) :

Arts et Agriculture—Santé des animaux, 3102 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1711 et suiv.
Chem. de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2706 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2128 et suiv.

GRAHAM, hon. G. P. (*Renfrew-Sud*).

Budget :

Discussion générale, 1150 et suiv.
Voies et moyens, 1395 et suiv. ; 2075 et suiv. ; 2088 et suiv.

Comité :

Membre du comité Tupper, 40.

Discours du Trône :

Débat général, 510 et suiv.

Documents (demandes de) :

Brigade navale canadienne, 1784 et suiv.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.T.P. (débat), 3502 et suiv.
Lacs, barrages, etc., dans la vallée de la Trent, correspondance, etc., 1340.
North-Bay—Edifice à, 3386.
Spiritueux, droits sur certains, 1512.

GRAHAM, hon. G. P.—*Suite.*

Incidents et interpellations :

Chemin de fer Québec-Saguenay, 3295, 4304 et suiv.
Chutes d'eau, 576 et suiv.
Club Américain à Toronto (destruction), 892.
Comité des comptes publics, 838.
Commissions Meredith-Duff et Davidson, 4316.
Congrès économique des alliés, 2935.
Demande de documents, 3848.
Destruction du club américain à Toronto, 892.
Le commerce et l'industrie au Canada, 3164.
Munitions, commission des travaux des, 2977.
Prolongation de la législature, 3340, 3384.
Parlement, reconstruction, 2968 et suiv.
Pensions militaires, 4318 et suiv.
Question de procédure, 3785.
Séances à deux heures, 3448 et suiv.
Séances du samedi, 3569-3570.
Taxe de guerre sur les Cies minières, 965.

Projets de loi :

Allumettes à phosphore blanc (n° 37) : Disc. des articles, 1568 et suiv.
N° 25, Cie de téléphone Western Canada : Disc. des art., 1731-1732.
N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. générale, 2736 et suiv. ; disc. des art., 2766 et suiv.
N° 47, loi des chemins de fer : Disc. des art., 1371-1372.
N° 58, loi des grains : Disc. des art., 1789 et suiv.
N° 86, loi des prisons : Disc. générale, 2978 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer : Disc. des art., 2874 et suiv.
N° 61, modifiant le tarif douanier : Disc des art., 2414 et suiv.
N° 95, Mount Royal Tunnel & Terminal Coy : Disc. des art., 3532.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2828 et suiv.
N° 66, prohibition : Débat en 3e lect., 3089 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, etc., achat : Disc. générale, 4170 et suiv.
N° 26, ville de Brantford : Disc. des art., 1729-1730.

Projets de résolution :

Canadien-Nord et G.T.P., prêts : Disc. général, 3740 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 3458 et suiv.
Compagnies d'assurance, 710.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3438 et suiv.
Industrie du zinc, prime, 3174 et suiv.
Question bilingue, 3959 et suiv.
Question bilingue, question de règlement, 3789.
Soldats, retour de la guerre et les emplois civils (rés. Middlebro), 6700 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1869 et suiv.

Questions :

Allocations d'absence, 2281.
Allocation de séparation du 159e bataillon, 2463.
Armstrong—Pont du lac, 2821.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 562.
Bataillon, 159e, allocation de séparation, 2463.
Chutes d'eau, le titre aux, 790.
Collège Royal de Kingston, 4059.
L'emprunt de $75,000,000, 2669.
Lindsay, J. T., 2463.
Locomotives, 2669.
North-Bay (dépôt d'armes), 2820.
Port-Nelson—Bétail vivant, 2820-2821.

GRAHAM, hon. G. P.—*Suite.*

Questions—Suite.

"Port-Nelson" (dragues), 2820.
Port-Nelson—Quai, 2820.
Port-Nelson—Travaux, 2974.
Régiments d'outre-mer, 1507.
Transcona, les usines de, 658.
Transcontinental, tarif d'entier parcours sur le, 567.

Subsides (discussion des) :

Agents consulaires à l'étranger, 1025-1026.
Alberta et Saskatchewan—Ports et rivières, améliorations, 3474 et suiv.
Arts et Agriculture—Santé des animaux, 3109. et suiv.
Association de la presse canadienne, 3807.
Alberta et Saskatchewan—Ports et rivières, améliorations (débat), 3474 et suiv.
Bibliothèque du haut commissaire à Londres, 1019 et suiv.
Burford—Edifice public, 2960-2961.
Canal de la Trent—Améliorations, 3571.
Chambre des communes, 4275 et suiv.
Commission du service civil, 4276 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Canal Welland, 3617 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton, etc., 3607 et suiv.
Chem. de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2692 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.T.P., directeur du gouvernement, 3590 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3434 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3571 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, G.-T.-P., 3182, 3234 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.T.P., 3818 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3199 et suiv.
C.N.R.—Prêt de $15,000,000, 4141 et suiv.
Colombie-Britannique—Fleuve Fraser, 3795.
Commerce et Industrie—Commissaires, agences, etc., 3165-3166.
Commission de conservation, 1020 et suiv.
Commission d'économie et de développement, 3812.
Commission du service civil, traitements et dépenses casuelles, 688 et suiv.
Conservation—Commission de, 1020 et suiv.
Diverses—Commission du district fédéral, crédit suppl., 3284 et suiv.
Divers—Division de l'architecture, 3474-3475.
Divers—Division du génie, 3475 et suiv.
Douanes—Appointements et dépenses imprévues, 3813 et suiv.
Durham—Edifice public, 2961-2963 et suiv.
Edifice de l'Est, 3781.
Edifices du gouvernement, eau, 3016-3017.
Edifices publics—Sainte-Agathe-des-Monts, 2958-2959.
Finances—Commission Nationale des Champs de bataille, 3290-3291.
Fleuve Fraser—Améliorations, 3336.
Fort-Frances—Quai, 3331.
Galops, 3778 et suiv.
Glace à la Baie du Tonnerre, etc., 775.
Goderich—Améliorations au port, 3332.
Gouvernement civil—Administration de la Justice, 1026 et suiv.

GRAHAM, hon. G. P.—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Gouvernement civil—Justice (administration), 1026 et suiv.
Hamilton—Améliorations au port, 3333.
Haut commissaire à Londres, bibliothèque, 1019 et suiv.
Haut commissaire intérimaire à Londres, 1013 et suiv.
Hôpitaux de la Marine, 781 et suiv.
Ile Perrot—Quai, 3314.
Imputable sur le capital, Intercolonial, 2899 et suiv.
Intérieur—Immigration, secours, grains de semence, etc., 2998 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2189 et suiv.
Intérieur—Gouvernement du Yukon, 1372 et suiv.
Justice—Affaires litigieuses, 1029 et suiv.
Kingston—Collège militaire, 2967.
Malbaie—Jetée, 3323.
Mines et commission géologique : Disc., 2438 et suiv.
Monument Champlain à Ottawa, 3292.
Murray-Bay—Rép. au quai, 3323.
Outillage du dragage, 3337.
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 763.
Phares, etc., construction, 3599.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparations, 768 et suiv.
Pilotes, pension, 776 et suiv.
Pensions *re* soulèvement de 1885, 3812.
Prêt de $8,000,000 au G.T.P., 4001 et suiv.
Ports et rivières en général (Manitoba), 3337.
Ports et rivières, Ontario, 3331.
Postes—Divers, 2865 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2134 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2846 et suiv.
Québec—Laprairie, travaux de protection, 3319 et suiv.
Québec—Pont, 3597 et suiv.
Rideau-Hall, etc., 3015.
Rivière des Français—Digue, 3332.
Rivière Stickine—Améliorations, 3336.
Sainte-Agathe-des-Monts—Edifice public, 2958-2959.
Saint-Irénée—Quai, 3330.
Saint-Jean, Ile d'Orléans, 3330.
Saint-Jean—Tête de ligne, etc., 3764 et suiv.
Service à vapeur entre Halifax et l'île Tancook et autres endroits, 2484.
Sainte-Anne des Monts—Débarcadère, 3328.
Stewart—Quai, 3336.
Saint-Germain de Kamouraska, 3330.
Sydney, Hamilton, Bras-d'Or—Service de vapeurs, 3283.
Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3809-3810.
Temiscaming-Nord—Quai, 3323 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, 3002 et suiv.
Terres et parcs fédéraux—Appointements, service extérieur, 851, 856, 861.
Toronto—Améliorations au port, 3494 et suiv.
Toronto—Edifices militaires, 2972.
Toronto—Station postale, 2971 et suiv.
Traite des blanches, 1025.
Traitements et déboursés des fonctionnaires des Pêcheries, commission consultante, etc., 2511 et suiv.
Trois-Rivières—Quai, 3330.
Verdun—Edifice public, 2959.
Voies et moyens, 1934 et suiv.

GREEN, Robert Francis (*Kootenay*).

Projets de loi:

Central Western Canada Railway (n° 14), 1ère lect., 297; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
La Cie de Téléphone Canada Western (n° 26): Dépôt, 662; 1ère lect., 662; 2e lect., 767; disc. des art., 1730 et suiv.; rapport, 1732; disc. des art., 1980 et suiv.; 3e lect., 1983; adoption, 1983.
N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2418.
Pacific Northern & Omineca Railway Company (n° 15), 1ère lect., 1297; réservé, 988; disc. des art., 1058; modific., 1059; 3e lect., 1060; adoption, 1060.
N° 28, rivière Kettle et Cie de navigation et de chemin de fer Vancouver, Victoria et Eastern—Réservé, dépôt, 695; 1ère lect., 861; 2e lect., 1061; disc. des articles, 1705, 1729; 3e lect., 1980.
Peddlar People, Limited—Brevets (n° 29): Dépôt, 695; 1ère lect., 695.

Projets de résolution:

Industrie du zinc—Prime, 3176 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A l'annexe du tarif des douanes, 1859 et suiv; 1868 et suiv.

GUILBAULT, Joseph Pierre Octave (*Joliette*).

Projet de loi:

Cie du chemin de fer de Joliette au lac Manuan (n° 36), 1ère lect., 962; 2e lect., 1061; disc. des articles, 1479; 3e lect., 1479; adoption, 1479.

GUTHRIE, Hugh (*Wellington-Sud*).

Budget:

Voies et moyens, 1989 et suiv.

Projet de loi:

N° 66, prohibition: Disc. des art., 2602 et suiv., 2687 et suiv.; 3e lect., 3094 et suiv.; amendement, 3095; rejeté, 3096.

HART, Thomas A. (*Charlotte*).

Question:

Service naval—Frais de route, 2410-2411.

HAZEN, hon. John Douglas (*St-Jean, N.-B., Ville et Comté*).

Discours du Trône:

Débat général, 189 et suiv.

Documents (dépôt de):

Discipline navale, 40.
Marine, service de la, 39.
Nomination de paie-maître, 40.
Pension des officiers et marins, 40.
Phoques de la Colombie-Britannique, chasseurs de, 617.
Service des signaux, allocations, 40.
Service naval—Allocation aux officiers de réserve du, 40.
Service naval—Allocation d'absence des enfants sans mère, 40.
Service naval—Allocation d'absence des personnes dépendant du, 40.
Service naval—Allocation d'absence des sous-officiers brevetés du, 39.
Service naval—Documents relatifs au, 39.
Solde retenue, 40.

Incidents et interpellations:

Allison, le colonel J. Wesley, 2111.
Antilles—Expédition de sirop aux, 1847.

HAZEN, hon. John Douglas—*Suite*.

Incidents et interpellations—Suite.

Brigade navale canadienne, 1753 et suiv.
Commission du commerce, 4260.
Commission impériale des munitions, 837.
Disette de charbon à la Nouvelle-Ecosse, le manque de navires, 1687 et suiv.
Duchemin, H. B., 1689.
Examens du service civil, 2598.
Expédition de sirop des Antilles, 1897.
Heidman, Gustave, 706 et suiv.
Indemnités aux familles des soldats, 4289 et suiv.
Inspection des porcs par l'Etat, 1629.
New-Mills—Vivier, 4262.
Pêche au homard, 4261-4262.
Pensions militaires, 4317 et suiv.
"Rainbow", 3452.
Recrues pour la marine royale, 3130 et suiv.
Requisitionnement du blé, 837.
Traverse de l'île du Prince-Edouard, 1787 et suiv.

Projets de loi:

N° 81, modifiant la loi sur la marine marchande: Dépôt, 2664; 1ère lect., 2665.
N° 75, modifiant la loi sur la marine marchande *re* bateaux à moteur: Dépôt, 2460; 1ère lect., 2461; 2e lect., 2936; disc. des art., 2936 et suiv.; fusion avec le projet de loi n° 75, 3024.
N° 81, marine marchande: 3e lect. et adop., 3098.
N° 21, relatif à la marine marchande: Adoption, 4314.
Owen, James W. (n° 19), 1212.
N° 81, pilotage: 2e lect., disc. des art., 2938 et suiv.
N° 59, tendant à modifier la loi sur les commissions du port de Vancouver: 2e lect., 2180; disc. des art., 2180; 3e lect., 2180; adoption, 2180.
Vancouver—Commissaires du port de (n° 59): Dépôt, 1685; 1ère lect., 1685.

Projets de résolution:

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.), à Québec, com. général, 3522 et suiv.
Divorce, le, 800 et suiv.
Industrie linière, 1356.
Pictou—Service à vapeur, 994 et suiv.
Santé publique, création d'un ministère, 1228 et suiv.
Service à vapeur, Pictou, I.P.-E., 994, et suiv.
Vancouver—Commissaires du port de, 1683 et suiv.; adoptée, 1685.

Rapports:

Ministère de la Marine et des Pêcheries, 1915.
Service naval (division des pêcheries), 1915.
Service naval, 1915.

Réponses aux questions:

Abatage des porcs à Amherst, 2279.
Allison, John Westley, 2597.
Agriculture—Employés possesseurs de diplômes, 2282.
Aide aux expositions rurales, 3169.
Annandale—Bouées, 1896.
Antigonish—Garde-pêche pour le comté d', 572.
Arisaig—Gardien du phare, 1896.
Baddeck—Quai de, 568.
"Baleine"—Steamer, 3847.
Bateman, le capitaine John, 564.
Blades, le capitaine Charles, 565.
Bouée à cloche, demande d'une, 563.
Brise-glace—Construction d'un steamer, 1512.

HAZEN, hon. John Douglas—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.
"Burleigh", la goélette, 889.
Cap-à-la-Roche, le chenal au, 791.
Cap-du-Nègre, le phare de l'île du, 563.
Chalutiers à vapeur étrangers, 663.
Chalutiers à vergue, prime avec, 790.
Censeurs et déchiffreurs, 2597.
Chevaux pour le dép. de l'Agriculture, 4059.
Chute, lieutenant A. H., 2596.
Colombie-Britannique—Service des phares, 3510.
Commission du port de Québec, 2461.
Commission des phares, 1128.
Commission de la pêche des phoques, 3169.
Commission consultative des pêcheries, 2109.
Digby-Gap—Cloche sous-marine à, 1237.
Eperlan, pêche de l', 697.
Etalons, 924.
Experts en lin, 2462-2463.
Fillimore, officier recruteur—Sommes payées au major, 2597.
Fournitures de guerre—Chevaux, 1217.
Fournitures de guerre—Renfrew Woolen Mills, 1507 (tableau, 1507-1508).
Goélette "Burleigh", 889.
Goélette, "Two Brothers", La, 552.
Osolfe, gardien des pêcheries du, 567.
Half-Moons, sirène d'alarme de, 615.
Hareng—Le commerce du, 2595.
"Hochelaga", le vapeur, 992.
Homard, la pêche, 993.
Ile du Prince-Edouard—Inspecteurs des pêcheries, 2109.
Industrie laitière, P.Q., 888.
Inspecteurs de poisson salé, 2280.
Inspecteurs de l'industrie laitière, P.Q., 888.
James, C. C., 2598.
Juges experts en beurre et en fromage dans la province de Québec, 4121.
Lareau, J. E., 992.
Licences à des vapeurs, 2823.
Lin, experts en, 2462-2463.
Marine—Commis du département de la, 2934.
Pêche de l'éperlan, 697.
Pêche de la morue, conférence *re*, 663.
Pêcheries, surveillant des, 554.
Phare de Neuville, 614.
Phares dans les comtés de Gaspé et Bonaventure, 554.
Pêcheries dans l'ouest de la Nouvelle-Ecosse, inspecteur des, 565.
Phoques—Commission de la pêche des, 3169.
Pictou, le bateau de sauvetage à l'île, 569.
Poisson mariné, 1846.
Pommes de terre, inspecteurs, 993-994.
Quarantaine à Lévis, 3509.
Prime aux chalutiers à vergue, 790.
Québec—Les pêcheries de, 660.
Régiments d'outre-mer, 1506.
Régiments d'outre-mer, 1507.
Reproducteurs de race bovine, 924.
Reproducteurs de race porcine, 924.
Ross, le capitaine William, 565.
Secrétaire légiste du ministre de la Marine et des Pêcheries, 2281.
Service naval—Frais de route, 2410-2411.
Shelburne—Gardien des pêcheries à, 564.
Shelburne—Le médecin du port de, 562.
"Stadacona", steamer, 568.
"Starling", steamer, 558 et suiv.
Tibbits, Archibald, 1511, 2281.
Tonnage des navires inscrits au registre canadien, 2280.
Wilson, Fred. S., 3510.

Subsides (discussion des) :
Affaires navales—Service radiotélégraphique, etc., 3049 et suiv.

HAZEN, hon. John Douglas—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Achat de guerre—Foin, 2823.
Agriculture—Exposition fédérale, 1503.
Agriculture—Grains de semence, 1501-1502.
Agriculture—Entrepôts frigorifiques, manutention des produits alimentaires, 1497 et suiv.
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1453 et suiv.
Agriculture—Laboratoire de biologie, 1502.
Agriculture—Institut international, 1501.
Agriculture—Expositions, 1499-1500.
Arts et agriculture—Fruits, 1496-1497.
Agriculture—Publications, 1501.
Agriculture—Entomologie, 1480-1481.
Agriculture—Quarantaine, 1503.
Agriculture—Commis du ministère de l', 2934.
Agriculture—Insectes destructeurs et autres fléaux (exécution de la loi), 1482 et suiv.
Agriculture—Traitements et dépenses casuelles, 685.
Agriculture—Instruction agricole (exécution de la loi), 1502-1503 ; réservé, 1503.
Arts et agriculture—Santé des animaux, 3098 et suiv.
Brise-glace pour le Saint-Laurent, 750-51.
Brisement de la glace à la Baie du Tonnerre, etc., 773 et suiv.
Bureau de renseignements—Entretien, 2528 et suiv.
Bureau de surveillance des pêcheries, 2529 et suiv.
Colombie-Britannique, établissements de sauvetage dans la province de la, 743 et suiv.
Commission biologique, 3601 et suiv.
Chenal maritime du Saint-Laurent, 7470 et suiv.
Eaux navigables, enlèvement des obstacles dans les, 741 et suiv.
Ecoles de navigation, 720 et suiv.
Epaves enlevées, 742.
Enquêtes sur les naufrages, 720.
Etablissements de sauvetage dans la province de Québec, 743.
Etudes hydrographiques, 3042.
Examens des capitaines et seconds, 719.
Expositions rurales, aide, 3169.
Exposition de poisson, 2532 et suiv.
Farnham—Ferme expérimentale, 3567.
Fleuve Saint-Laurent—Chenal, 3599.
Gouvernement civil—Justice (administration), 1026 et suiv.
Gouvernement civil—Six commis, 3604 et suiv.
Hjort en Norvège—Mission du Dr, 1629.
Hôpitaux de la marine, etc., 781 et suiv.
Hôpitaux de la marine—Fonds des marins, 3599-3600.
Ile du Prince-Edouard, 3598.
Industrie laitière—Transport, 1490 et suiv.
Inspection des bestiaux, 743.
Inspecteurs de pommes de terre, 993-994.
Justice—Bibliothèque canadienne de droit à Londres, 1030 et suiv.
"Maisonneuve", le, 780.
Marine et Pêcheries—Stations de sauvetage, 3057 et suiv.
Outillage de dragage du Saint-Laurent, 749 et suiv.
Pêche—Primes, 2669.
Pêcheries—Dépenses d'enquête, 3059.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2477 et suiv. ; 2515 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2521 et suiv.
Pêcheries—Poisson fumé, inspection, 3600-3601.

HAZEN, hon. John Douglas—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 757 et suiv.
Phares et service côtier—Steamer "Eureka", 768.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparation, 768 et suiv.
Phares et service côtier, réparations, route maritime, 775 et suiv.
Phares, etc., certains pilotes, pensions, 3599.
Pilotes à la retraite (pension), 776 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2139 et suiv.
Protection des pêcheries, 3041.
Provinces maritime, établissements de sauvetage dans les, 743 et suiv.
Québec—Etablissements de sauvetage dans la province de, 743 et suiv.
Salaires et allocations des gardiens de phares, 752 et suiv.
Saint-Laurent—Brise-glace pour le, 750-5.
Santé des animaux, 1500-1501, en surplus, 1500.
Service maritime et fluvial—Dépenses casuelles, 745 et suiv.
Service maritime et fluvial—Deux vapeurs, construction, 3599.
Service maritime et fluvial—Vapeurs et brise-glace, 717 et suiv.
Service naval—Entretien des navires, etc., 3024 et suiv.
Service naval—Traitements et dépenses casuelles, 718.
Service naval—Protection des eaux septentrionales, 3059.
Steamer "Eureka", 768.
Vaisseaux naufragés à certains endroits, 742.

HEPBURN, Bernard Rickart (*Prince-Edouard*).

Incidents et interpellations:
Explication sur un fait personnel, 159 et suiv.

HUGHES, James Joseph (*King, I.P.-E.*).

Budget:
Discussion générale, 1170 et suiv.
Voies et moyens, 2072 et suiv.

Documents (demandes de):
Brise-lames de North-Lake, I.P.-E., 619.
Midvale, Pen., aciérie de, 161.
North-Lake, I.P.-E., brise-lames de, 619.

Incidents et interpellations:
Recrutement, officiers du, 890.
Ajournement de Pâques, 2977.
Censure des lettres privées, ???
Fournitures de guerre, chevaux, 675 et suiv.
Fournitures de guerre, pelles pour l'armée, 3196.
Hillsborough, I.P.-E.—Pont, 1504.
Ile du Prince-Edouard—Communications avec, 1504.
Magistrature dans la province de Québec, 965.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat, loi des petites, 3384-3385.
Réorganisation des forces canadiennes, 2113-2114-2115.
Salle de lecture de la Chambre des communes, ???
Travaux de la Chambre, 2977.
Traverse de l'île du Prince-Edouard, 1786 et suiv.

HUGHES, Bernard Rickart—*Suite.*

Projets de loi:
N° 24, chemin de fer Toronto-Niagara et Western: Disc. des art., 3047.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2741 et suiv.; disc. des art., 2771 et suiv.
N° 75, modifiant la loi de la marine marchande *re* bateaux à moteur: Disc. des art., 2938.
Modifiant la loi relative aux petites créances contre les chemins de fer (n° 65): Dépôt, 1993; 1ère lect., 1993; disc. des art., 3458 et suiv.; amendement Hughes rejeté, 3467.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2603 et suiv.; 2674 et suiv.; 2826 et suiv.; 2890 et suiv.; 3097 et suiv.; 3098 et suiv.

Projets de résolution:
Bureaux de placements nationaux (rés. Lemieux), 643.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3415 et suiv.
Exonération du blé, 1106 et suiv.
Pictou—Service de vapeurs, 997 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2044 et suiv., 2343 et suiv.
Service de vapeurs, Pictou, 997 et suiv.

Questions:
Annandale—Bouées, 1896.
Caisses à cartouches du fusil Ross, 1391.
Chevaux, interdiction de l'exportation, 1392.
Chevaux pour l'île du Prince-Edouard, 561.
Colliers—Importation de, 1392.
Députés dans l'armée, 991.
Dragage à l'île du Prince-Edouard, 888.
Droits sur les perles et les diamants, 664.
Employés des Travaux publics à Charlottetown, 2933.
Fielding, P. M., 2280.
Fournitures de guerre—Achats de chevaux, 789.
Fournitures de guerre—Chevaux pour le gouvernement français, 993.
Fournitures de guerre—Ile du Prince-Edouard, 3566.
Fusil Ross (caisses à cartouches), 1391.
Ile du Prince-Edouard—Dragage, 888.
Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve, service des bateaux à vapeur entre l', 555 et suiv.
Importation de colliers, 787.
Inspecteur de poisson salé, 2280.
Lait en poudre pour les troupes, 886.
Lait en poudre, 1090.
Lait en poudre, 2280.
La Riverside Lumber Company, 2159.
Le champ de tir de Summerside, 2108.
Le Dr N. O. Foreman, 2280.
Little-Sands—Brise-lames, 2280.
Membres du Parlement servant dans l'armée, 1627.
Mullock, le major I. A., 2410.
Navires pour les besoins de la guerre, achat de, 697 et suiv.
Officiers, membres des Communes et du Sénat, 1391-1392.
Perles et diamants, 664.
Première division expéditionnaire (transport de la 1ère), 2822.
Souris—Champ de tir de, 2725.
Souris—La pêche au hareng à, 571.
Summerside—Bureau de poste, 2109.
Troupes au Canada, approvisionnement des, 571.

HUGHES, Bernard Rickart—*Suite.*

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Entomologie, 1480.
Agriculture—Grains de semence, 1480.
Agriculture—Insectes destructeurs et autres fléaux, exécution de la loi, 1481 et suiv.
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexe, 1478-1479.
Arts et agriculture—Santé des animaux, 3105 et suiv.
Bureau de renseignements—Entretien, 2528 et suiv.
Brudenell—Quai, 3301.
Capitaines et seconds, examens, 719.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3237 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3540 et suiv.
Commission biologique, 3601 et suiv.
Digues d'emmagasinage, 3481.
Ecoles de navigation, 721 et suiv.
Gouvernement civil—Six commis, 3606-3607.
Indiens, île du Prince-Edouard—Fonctionnaires, 2809 et suiv.
Lignes télégraphiques et téléphoniques, 3483 et suiv.
Lignes télégraphiques—Reconstruction, 3338-3339.
Milice—Allocation de milice active, 1436 et siuv.
Mines et commission géologique, 2448 et suiv.
Musée Victoria, 2459 et suiv.
North-Lake—Port, 3307-3308.
Phares, etc.—Construction, 3598.
Ports et rivières en général—Réparations et améliorations, 3301 et suiv.
Rimouski—Port, 3326.
Service naval—Radiotélégraphique, 3051 et suiv.
Service des marées, 3054 et suiv.
Stations de sauvetage, 3058 et suiv.
Service des cadets, 3671 et suiv.
Service maritime et fluvial—Dépenses casuelles, 745 et suiv.
Service de vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et Terre-Neuve, 2987.
Service de vapeurs entre Pictou et Montague, 2987.
Service de vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et le continent, 2988.
Service à vapeurs avec les îles de la Madeleine, 2986-2987.
Usines pour la réduction du chien de mer, 2526 et suiv.
Voies et moyens, 1943 et suiv.

HUGHES, sir Sam (*Victoria, Ont.*).

Budget :

Voies et moyens, 1405 et suiv.

Discours du Trône :

Discussion générale, 297 et suiv.

Documents (dépôt de) :

Midvale, aciérie de, 161.
Milice, ordres généraux de la, 25 nov. 1914-24 déc. 1915, 297.

Incidents et interpellations :

Allemands dans le service militaire canadien, 708 et suiv.
Bataille en France, 1211.
Bucherons, régiments des, 1169.
Calgary et Campbellton, désordres à, 835.
Canadiens allemands dans le service militaire, 708 et suiv.

HUGHES, sir Sam—*Suite*

Incidents et interpellations—Suite.

Chevaux pour l'armée, achat de, 709 et suiv.
Commission de ravitaillement, 962.
Déclaration *re* commandes de guerre, 3116 et suiv.
Désordres à Calgary et à Campbellton, 835.
Edmonton, désordres à, 926.
Enrôlement des fonctionnaires publics, l', 1092.
Explication sur un fait personnel, 1092-1093.
Fonctionnaires publics, enrôlement, 1092.
Hôpitaux militaires, 577 et suiv.
Lessard, le major-général, 694 et suiv.
Musique régimentaire, 1091.
Papineau, le colonel, 578.
Soldats canadiens au feu, 927.
Troubles de Berlin et de Campbellton, 891-892.
Bas pour les soldats, 614, 924.
Ventes de cartouches d'armes portatives, 4080 et suiv.
Volontaires, souscriptions en faveur des bataillons de, 611.
Voyage prochain, 1169.

Rapports :

Conseil de la milice au 31 mars 1915, 987.
Troubles de Berlin et de Campbellton, 891.

Réponses aux questions :

Aitken, *re* sir Max, 553.
Allocations de séparation, 570 et suiv.
Approvisionnement du 10e bataillon, 886.
Archibald, G., 558.
Bas pour les soldats, 614, 924.
Bataille en France, 1170, 1267.
Bataillon de Sussex (médecin), 1216.
10e bataillon (approvisionnement), 886.
40e bataillon, 1090.
64e bataillon, 1127.
102e bataillon, 1088.
191e bataillon du corps expéditionnaire, 1393.
Burnet, le Dr, 1127.
Caisses à obus, 562.
Chevaux pour l'île du Prince-Edouard, 561 et suiv.
Campbellton (aménagement pour les soldats), 1216.
Canada Car & Foundry Co., 1127.
Carson, le général John, 887.
Censeurs, 887.
Censeurs et déchiffreurs de dépêches, 663.
13e chasseurs à cheval, 1393.
Chaussettes, 614, 924.
Chevaux pour le gouvernement français, 993, 1088.
Cuisines de campagne, 566 et suiv.
Députés dans l'armée, 991.
Féniens en Nouvelle-Ecosse, invasion des, 614.
Fournitures de guerre—Pardessus, 924.
Fournitures de guerre—Chaussures en toile, 697.
Fournitures de guerre—Chevaux, 696.
Fournitures de guerre—40e bataillon, 1090.
Fournitures de guerre—106e régiment, 1090.
Fusil Ross (caisses à cartouches), 1391.
Guerre, adjudications de, chaussures en toile, 616.
Intercolonial—Garde d'un pont, 1088.
Lait en poudre, 1090, 1126.
Lait en poudre pour les troupes, 886.
Lavergne, le lieutenant-colonel Armand, 560.
Lopassey, le major, 1218.
Militaires, la solde des, 577 et suiv.
Mitrailleuses, achat de, 550.
Morrisburg (local de la milice), 1127.
Munitions, inspecteurs des (Macdonald), 563.
New-Glasgow, inspecteurs d'obus à, 698.
Ogilvie, A. R. C., le major, 1217.

HUGHES, sir Sam—*Suite*

Réponses aux questions—Suite.

Officiers canadiens en Angleterre, 992.
Officiers membres des Communes et du Sénat, 1392.
Pardessus, 924.
Pictou—Officiers de recrutement, 1219.
106e régiment, provisions, 1090, 1126.
Riou, réparations au magasin, 553.
Sabourin, le lt-col., 992.
Shouldis, Mme, 1392.
Soldats à Saint-Léonard, N.-B., 663.
Solde des militaires, la, 572 et suiv.
Stellarton, inspecteur d'obus à, 698.
Talbot, le colonel Onésiphore, 1389.
Troupes au Canada, approvisionnement des, 571.
Vétérans de l'invasion fénienne, gratifications aux, 663.
Wagons—Citernes, 556.
Willson (Beckles), 1390.

Subsides (discussion des) :

Milice—Allocations de service actif, 1405 et suiv.

JAMESON, Clarence (*Digby, N.-E.*).

Projet de résolution :

Poisson dans le marché intérieur (demande d'une enquête), 578 et suiv. ; adopté, 603.

Questions :

Commission des phares, 1128.
Digby-Gap—Cloche sous-marine à, 1337.
Grand-Tronc-Pacifique—Subventions, 1089.
Nord-Canadien—Subventions au chemin de fer, 1089.
Pacifique-Canadien—Subventions, 1089.

KAY, William Frederick (*Missisquoi*).

Incidents et interpellations :

Censure des lettres, 3172.
Le cheval Amner, 3113.

Questions :

Achats de guerre, foin, 2823.
Chevaux de remonte pour l'armée anglaise, 2932.
Chevaux pour la guerre, 561 et suiv.
Farnham (camp), 1219.
Fournitures de guerre, chevaux, 1389.
Fournitures de guerre, chevaux de remonte, 696.
Importation de chevaux, 2158.

KEMP, hon. Albert Edward (*Toronto-Est*).

Commissions :

Membre de la comm. de régie interne, 39.

Documents (dépôt de) :

Troupiers canadiens décorés, 2932.

Incidents et interpellations :

Currie, mort du soldat D., 3129.
Chef du service des transports militaires, 1996.
Demandes de renseignements, 3020, 3627.
District militaire n° 12, Saskatchewan, 1996.
Emeute à Winnipeg, 2563.
Enrôlement des hommes de couleur, 2218.
Equipement des soldats du 206e bataillon (article du "Daily Mail", de Montréal), 1898.
Fait personnel, 1727-1728.
Fort-Henry (réparations), 2978.
Fournitures de guerre, conserves de viande, 2113.

KEMP, hon. Albert Edward—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Fournitures de guerre, habillements, 4262.
Fournitures de guerre, pelles, 2466.
Installations de l'Intercolonial, 3520.
Listes des pertes, 3173.
Ministre de la Milice, 2668, 2669, 2726, 2773.
Nouvelles du front, 2465-2466.
Paquette, Edouard, 2775.
Pétrole dans la fabrication des munitions de guerre, 2775.
Poisson canadien en Angleterre, 2872-2873.
Recrutement dans Gaspé et Bonaventure, 4262.
Renseignements, 3570.
Réorganisation des forces canadiennes, 2115.
Sheet Metal Product Company, 1727-1728.
Soldats canadiens décorés, liste officielle, 2065.
Soldats, équipement, 2271.
Soldats illettrés, 1997.
Stewart, mort du Dr, 2562.
Suppression du recrutement, 1686.
Toronto—Le recrutement, 3017 et suiv.
Winnipeg—Troubles, 2671.

Réponses aux questions :

Achat d'eau-de-vie, 2281.
Achats de guerre, commission, 2824.
Allocations d'absence, 2281.
Aitken, sir Max, 2820.
Allocations de séparation, 3066.
Amherst—Caserne militaire, 2410.
Amherst—Charbon pour les casernes, 2725.
Aumoniers de l'armée, 2276.
Automobiles de la milice, 2667.
159e bataillon, allocation de séparation, 2463.
68e bataillon, 2823.
Camp de Valcartier, 2280.
Carson, brigadier-général, 2821.
Censeurs et déchiffreurs de dépêches à Louisbourg, 1896.
Champ de tir de Summerside, 2108-2109.
Champ de tir de Victoria (C.-B.), 1626.
Collège militaire royal, 2277.
Commission militaire des hôpitaux, 2461.
Contributions particulières pour l'achat de mitrailleuses, 2932.
Division expéditionnaire (transport de la 1re), 2822.
Epiceries et provisions pour le 106e bataillon, 2276.
Fielding, P. M., 1628.
Feller, Camille, 2461.
Foreman, le Dr N. O., 2280.
Fournitures de guerre à l'Angleterre, épices, etc., 3064.
Fournitures militaire, foin, 2666.
Fournitures de guerre, foin et avoine, 2408.
Guerre des tranchées, 2825.
Lait en poudre, 2280.
La Riverside Lumber Company, 5159.
Lévis—Manège militaire, 2278.
Lindsay, J. T., 2463.
MacInnes, C. S., 3065.
Matane et Rimouski—Enrôlement, 2411.
Membres du Parlement nommés lieutenants-colonels, 2273.
Ministère de la Milice—Frais de voyage, 2276.
Moosejaw—Camp militaire, 1733.
Mullock, le major I. A., 2411.
Munitions d'armes portatives, 1628.
Munitions de guerre, achats, 2666.
Officiers canadiens en Angleterre, 1628.
Ottawa—Médecins des camps militaires, 1844.
Poisson pour les troupes canadiennes, 1733-1734.
Regina—Camp militaire, 1896.
Regina—Service de l'intendance, 1733.
Richards, T. M., 1734.

KEMP, hon. Albert Edward—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.
Sharpe, M.P., le colonel Samuel, 3066.
Tranchées, méthode pour l'amélioration des, 3065.
Tremain, M.P., le colonel, 1733.
Vente de munitions pour armes portatives, 2272.
Victoria (C.-B.)—Le champ de tir, 1626.

Subsides:
Arsenal fédéral, 3759 et suiv.

KNOWLES, William Erskine (*Moosejaw*).

Discours du Trône:
Débat général, 437 et suiv.

Documents (demandes de):
Grains de semence, cautionnements *re*, 574.
Prince-Rupert—Edifice projeté à, 574.

Incidents et interpellations:
Approvisionnement de l'eau de la rivière Saskatchewan, 3341.
Blé, réquisitionnement du, 161-836.
Bûcherons, régiment des, 1169.
Commission impériale des munitions, 836.
Demande de documents, *re* grains de semence, 574.
Grains de semence, dettes pour les, 1686-1687.
Munitions, commission impériale des, 836.
Punition aux simples soldats, 3246.
Punition d'un soldat du 128e bataillon, 3195.
Simples soldats, 3384.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.

Projet de loi:
N° 58, loi des grains: Disc. des art., 1790 et suiv.

Projets de résolution:
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2176 et suiv.
Question bilingue, question de règlement, 3787.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1855 et suiv.

Questions:
Moosejaw—Bureau des douanes, 2276.
Morrisburg—Local de la milice à, 1127.

Subsides (discussion des):
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1465 et suiv.
Alberta et Saskatchewan—Ports et rivières, améliorations, 3471 et suiv.
Application de la loi des grains, 3347 et suiv.
Arsenal fédéral, 3703 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4022 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3203 et suiv.
C.N.R.—Prêt de $15,000,000, 4112 et suiv.
Conflits industriels, 3722 et suiv.
Graines, application de la loi des, 3345 et suiv., 3357 et suiv.
Linahen, Veuve John, 3702.

KYTE, George W. (*Richmond, N.-E.*).

Discours du Trône:
Débat général, 142 et suiv.

Documents (demandes de):
Courrier de Lennox-Ferry, 574.
Députés enrôlés, etc., 573.

KYTE, George W.—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*
Fonctionnaires civils enrôlés, etc., 573.
Habillements, 994.
Lennox-Ferry, sacs du courrier à, 574.
Le *Starling*, 564.
Membres de la Chambre des communes, enrôlés, etc., 573.
Recrutement, officiers du, 574.
Roberta, Richmond et West-Bay, transport de la malle entre, 574.
Stoddart, P. A., 1219.
Transport de la malle entre Roberta, Richmond et West-Bay, 574.
West-Bay et Roberta, Richmond, transport de la malle entre, 574.

Incidents et interpellations:
Cap-Breton-Nord—Recrues, 2670.
Day, le colonel, 3062.
Demandes de renseignements, 3570.
Fait personnel, 3451-3452.
Ministre de la Milice, 2671.
Rectification, 161.
Recrutement, certains officiers de, 575.
Séances du samedi, 3569-3570.

Projet de loi:
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2733 et suiv.

Projets de résolution:
Achats d'obus, demande d'enquête, 2367 et suiv.
Enseignement technique, 2313.
Vote des femmes, 1246 et suiv.

Questions:
Commission consultative des pêcheries, 2109.
Fisher, inspecteur des pêcheries, 1127.
Gobeil, A., 1628-1629.
Goélette "Two-Brothers", la, 552.
Shelburne—Droits de douane, 1846.
Shelburne (N.-E.)—Importations à, 1337.
Spiddel, J. A., 3244.

Subsides (discussion des):
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3587 et suiv.
Ecoles de navigation, 724 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse—Inspecteurs, 2795 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1433 et suiv.
Navigation, écoles de, 724 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2490 et suiv.
Ports et rivières en général, réparations et améliorations, 3303 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2119 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 852-854-855-857-858.
Vapeurs et brise-glace de l'Etat, 7180 et suiv.
Yukon—Administration, 980.

LACHANCE, Arthur (*Québec-Centre*).

Documents (demandes de):
Montréal—Employés de l'immigration, 2282.

Questions:
Montréal—Agents d'immigration, 1511.
Commission du port de Québec, 246.
Daigle, Zéphirin, 3064.
Dr Boucher, le, 1627.

LAFORTUNE, David A. (*Montcalm*).

Subsides (discussion des) :
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2259 et suiv.
Revenu de l'Intérieur—Falsification des denrées alimentaires, 2268-2269.

LALOR, Francis Ramsay (*Haldimand*).

Budget :
Voies et moyens, 1943 et suiv., 1988 et suiv.

Projet de loi :
N° 74, impôt sur les profits du commerce, disc. générale, 2738 et suiv., 2760 et suiv.

LAMARCHE, Paul Emile (*Nicolet*).

Discours du Trône :
Discussion générale, 484 et suiv.

Projet de résolution :
Question bilingue, 3933 et suiv.

Questions :
Fournitures de guerre, couvertures, etc., 1507.
Fournitures de guerre, Renfrew Woolen Mills, 1507.
Fournitures de guerre, Logan Bros., 1507.
Ogilvie, A. R. C., le major, 1216.

LANCTOT, Roch (*Laprairie-Napierreville*).

Budget :
Discussion générale, 1081 et suiv.

Documents (demandes de) :
Intérieur—Employés, 1090.
Nantel—Ameublement de bureau, 994.
Patenaude—Ameublement de bureau, 994.

Projet de loi :
N° 94, emprunt de $250,000,000 : Disc. générale, 3695 et suiv.

Questions :
Aumôniers de régiments, 3244.
64e bataillon, 3245.
Foster, DeWitt, 992.
Lopassey, le major, 1218.
Solliciteur général, aménagement du bureau du, 1125.

Subsides (discussion des) :
Arts et agriculture—Santé des animaux, 3107 et suiv.
Québec—Laprairie, travaux de protection, 3315 et suiv.

LAPOINTE, Ernest (*Kamouraska*).

Documents (demandes de) :
Amqui (viaduc), 1091.
Amqui—Terrain loué par l'Intercolonial à la municipalité d', 1091.
Commission scolaire des écoles catholiques romaines d'Ottawa, 244.
Intercolonial—Propriétés, etc., à Amqui, 1091.
Intercolonial (viaduc à Amqui), 1091.
Lac Matapédia (relevés), 1091.
Levesque, J. B., 1091.
Relevés au lac et sur la rivière Matapédia, 1091.
Rivière Matapédia (relevés), 1091.
Rivière-Ouelle—Quai, 1091.
St-Eleuthère—Station, 1091.

Discours du Trône :
Discussion générale, 391 et suiv.

LAPOINTE, Ernest—*Suite*.

Incidents et interpellations :
Demandes de documents, 3340.
Pétition en annulation d'une loi d'Ontario, 2936.
Requête au gouvernement *re* la loi 5, G. V, chap. 45, de la province d'Ontario, 1898.

Projet de résolution :
Question bilingue, 3787, 3848 et suiv.

Questions :
Agriculture—Employés possesseurs de diplômes, 2282.
Commission des écoles séparées d'Ottawa, 2669.
Rivière-Ouelle—Quai, 1218.

Scrutin :
Question bilingue, 4000.

Subsides (discussion des) :
Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1463 et suiv.

LAPOINTE, Louis A. (*Montréal, St-Jacques*).

Projets de loi :
N° 88, modifiant la loi sur les banques : Dépôt, 2724 ; 1ère lect., 2724.
N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. des art., 2765 et suiv.

Questions :
Dépôts aux caisses d'épargne, intérêt sur, 562.

LAURIER, le très hon. sir Wilfrid (*Québec-Est* et *Soulanges*).

Budget :
Voies et moyens, 1394 et suiv., 1404 et suiv., 1452, 1453, 2081 et suiv.

Comités :
Membre du comité Tupper, 40.

Documents (demandes de) :
Blé expédié de Winnipeg, etc., en 1914 et 1915, 619.
Chasseurs de phoques de la Colombie-Britannique, 617.
Chevaux, achat et exportation des, 617.
Conférence des gouvernements locaux à Ottawa, 619.
Encouragement de l'immigration et de la colonisation, 1846-1847.
Griffin à Valcartier, expropriation du terrain de Joseph, 619.
Hawkes, Arthur—Correspondance avec le premier ministre en 1912 et 1913 *re* Canadian Northern et discours du ministre des Finances en 1913, 1340.
Mandats spéciaux, 427.
Manitoba, répartition des arrondissements du scrutin au, 618.
Ottawa, conférence des gouvernements locaux à, 619.
Phoques de la Colombie-Britannique, chasseurs de, 617.
Roy, Léon, 618.
Sénat, amendement de la loi relative au, 618.
Valcartier, terrain de Joseph Griffin à, 619.

Discours du Trône :
Discussion générale, 16 et suiv.

Incidents et interpellations :
Ajournement de Pâques, 2977.
Antilles—Expédition de sirop aux, 1847.

LAURIER, le très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.
Armes portatives, 3172.
Avocat de l'opposition, enquête Davidson, 4121.
Béland, le Dr, 838.
Blé, le réquisitionnement du, 836-837, 1210, 1211, 1505, 1689.
Calgary, désordres à, 785 et suiv.
Campbellton, désordres à, 785 et suiv.
Canal de Soulanges—Ingérence dans la politique des employés du, 338.
Censure des lettres, 2976.
Censure des lettres venant des Etats-Unis, 2820.
Chemin de fer Québec-Saguenay, 3695.
Chutes d'eau, 576 et suiv.
Comité des Débats, 3246.
Comité général, nomination du président du, 549.
Comités permanents, 40-41.
Commission Davidson, 3341.
Commission Davidson, nomination d'un avocat, 4186.
Commission d'enquête sur les commandes d'obus, 2819.
Commission des obus, 964.
Commission de ravitaillement, 963-964.
Commission d'enquête *re* obus, demande d'une, 2465.
Commission relative à l'incendie du Parlement, 694.
Commission impériale des munitions, 836-837.
Comptes publics, comité des, 837.
Déclaration de sir Sam Hughes *re* commandes de guerre, 3127 et suiv.
Election de l'Orateur, 2.
Fait personnel, 2617, 3115.
Hansard—Lacune dans le, 2774.
Impression des documents de l'Etat, 4263.
Incendie du palais législatif, 602 et suiv.
Lessard, le major-général, 694.
Munitions—Commission impériale des, 836-837.
Ministre de la Milice—Absence, 2110.
Nickel—Exportation, 2270-2271.
Obus—Demande d'enquête, 2465.
Obus, enquête sur les commandes d', 891.
Omission dans le hansard, 2977.
Palais législatif, incendie du, 602 et suiv.
Palais législatif, plans, 4260.
Palais législatif, la reconstruction du 613, 3194.
Parlement, commission relative à l'incendie du, 694.
Prorogation de la durée de la législature (adresse Borden), 651 et suiv., 4122 et suiv., 4187 et suiv.
Réquisitionnement du blé, 1039, 1210, 1211.
Séances à deux heures, 3448 et suiv.
Sirop des Antilles, 2066.
St-Julien—Anniversaire de la bataille de, 3171.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.
Valcartier—Expropriation de terrain, 1362.
Vente de cartouches d'armes portatives, 4076 et suiv.
Volontaires, souscriptions en faveur des bataillons de, 611.
Winnipeg—Emeute, 2563, 2672.
Question bilingue, 3452.
Rainbow, le, 4121.
Reconstruction du palais du Parlement, 2111-2112.

Projets de loi:
N° 68, cour Supérieure de la Saskatchewan, etc.: Disc. des art., 2430 et suiv.

LAURIER, le très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Projets de loi—Suite.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine-Toronto (Morphy): Disc. des art., 2572 et suiv.
N° 35, placements des Cies d'assurance sur la vie (White): Disc. générale, 1690 et suiv.; disc. des art., 2516 et suiv.
N° 81, *re* le pilotage: Disc. des art., 2939-2940.
N° 94, prime à l'industrie du zinc: Disc. des art., 3296.
N° 101, Québec-Saguenay, achat: Disc. générale, 4172 et suiv., 4184 et suiv., 4194 et suiv., 4218 et suiv.: Disc. des art., 4222 et suiv.: amendement (renvoi en comité), 4235; amendement rejeté, 4235.
Traitement des juges dans la Saskatchewan: Disc. générale, 2172 et suiv.
N° 84, tendant à inclure certaines terres d'écoles dans la région de Taher: Disc. des art., 2940.

Projets de résolution:
Achats d'obus, demande d'enquête, 1570 et suiv.
Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus, 2642 et suiv.
Emprunt de $75,000,000, 1900 et suiv.
Industrie du zinc, prime, 3174 et suiv.
Loi des banques, prêts agricoles, 6998 et suiv.
Question bilingue, 3869 et suiv.
Question bilingue, question de règlement, 3788.
Réserve de Saint-Pierre, 2151 et suiv.
Séances du matin, 2215, 3067.
Séances du mercredi, 1266-1267.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2160.
Tupper, *re* mort de sir Charles (rés. Borden), 605.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1865 et suiv.

Questions:
Coopération avec les provinces en matière d'immigration, 1997.
Immigration, 1218.
Immigration, chambre de commerce de Toronto, 1339.
Immigration et production (2), 1338-1339.
Pauvres et sans-travail, 554.
Saint-Amour, A. C., 3568.
Toronto, chambre de commerce, immigration. 1339.

Subsides (discussion des):
Application de la loi des grains, 3345 et suiv.
Baie Saint-Paul—Quai et mur de soutènement, 3312.
Chambre des communes, Sherwood, Crossley, 4268 et suiv.
Champs de batailles, commission, 3807.
Cap Rosier—Môle, 3312.
Cap Chat—Jetée de dérivation, 3312.
Chandler—Quai, 3312.
Commission d'embellissement, distribution du rapport, 3810.
Commission d'économie et d'embellissement, 3811 et suiv.
Commission, champs de bataille, 3297.
Divers, monnaie, 3806.
Dragage, Ontario et Québec, 3796.
Extension du commerce canadien, 3717 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 712 et suiv.
Graines, application de la loi des, 3345 et suiv.
Grosse-Isle—Quais, 3313.

LAURIER, le très hon. sir Wilfrid—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Haut commissaire intérimaire à Londres, 1000 et suiv.
Ile Perrot—Quai, 3313.
Linahen, Veuve John, 3700 et suiv.
Ports et rivières—Québec, brise-lames à l'Anse-à-Blondel, 3311.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2119 et suiv.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4013 et suiv.
Québec—Rivière Saint-Charles, 3723 et suiv.
Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3808 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 850 et suiv.
Union interparlementaire de la paix, 999.
Voies et moyens, 1933 et suiv.

LAVALLEE, Joseph Octave (*Bellechasse*).

Question:

Talbot, le colonel Onésiphore, 1389.

LAW, Bowman Brown (*Yarmouth*).

Documents (demandes de):

"A", bateau de patrouille, 575.
Belleville, comté de Shelburne, N.-E., quai à, 575.
Blackford, capitaine, 575.
Fisher, Ward, 575.
Hanlover, Cap-au-Nègre, réparations, 575.
Shag-Harbor, réparations à, 575.
Wilson, W. N., 575.

Questions:

Bateman, le capitaine John, 564.
Bear-River, site d'un bureau de poste à, 575.
Blades, le capitaine Charles, 565.
Bouée à cloche, demande d'une, 563.
Cap-du-Nègre, le phare de l'île du, 563.
Half-Moon, sirène d'alarme de, 615.
Langfoldt, le Dr, 614 et suiv.
Nouvelle-Ecosse, inspecteur des pêcheries dans l'ouest de la, 565.
Ross, le capitaine William, 565.
Shelburne, le médecin du port de, 562.
Starling, le steamer américain, 564.
Yarmouth, dragage à, 570.
Yarmouth, travaux publics à, 569 et suiv.

LEMIEUX, hon. Rodolphe (*Rouville*).

Budget:

Discussion générale, 1196 et suiv., 1986 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 48 et suiv., 130 et suiv.

Documents (demandes de):

Brigade navale canadienne, 1774 et suiv.
Dominion Steel Corporation de Sydney, 994.
Grand'Mère—Digue de, 994.
Laurentide Co., Limited, 994.
Naufrages dans le Saint-Laurent, 994.
Routes postales, nombre, etc.; de, 619.
Sydney—Dominion Steel Corporation, 994.

Incidents et interpellations:

Censure des lettres, 2976.
Chemin de fer Québec et Saguenay, 2652, 4062, 4301.
Commerce trans-océanique et la guerre, le, 661 et suiv.
Commission du commerce, 4260.
Equipement des soldats du 206e bataillon (article du *Daily Mail*, de Montréal), 1897-1898.

LEMIEUX, hon. Rodolphe—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Fusil Ross, le, 4292 et suiv.
Immigration japonaise, 2773.
Impressions publiques, 4338.
Indemnités aux familles des soldats, 4292 et suiv.
Intercolonial—Insuffisance de wagons, 1787-1788.
Laplante, Mme, 4292.
Lavallée, M. P., démission, 4061.
Le commerce et l'industrie du Canada, 3148 et suiv.
Listes électorales, 3247.
Magistrature de la province de Québec, 964, 1091.
Montréal, délégation de, 385.
Musique régimentaire, 1091.
Ottawa—Hauteur des constructions, 2269-2270.
Papier, interdiction de l'exportation du, 4186.
Pensions militaires, 4325.
Rainbow, 3452.
Saint-Bernard et Saint-Maxime—Service postal, 3727.

Projets de loi:

Chemin de fer Québec au Sud de Montréal, conc. la Cie de (n° 16), 1ère lect., 297; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
N° 68, cours Supérieures de la Saskatchewan, etc.: Disc. des art., 2431 et suiv.
N° 74, impôt sur les profits du commerce, disc. générale, 2734 et suiv.; disc. des art., 2767 et suiv.
Incorp. des Sœurs de l'Assomption de la Ste-Vierge, 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect., 1060; adoption, 1060.
Prêts agricoles (n° 33): Discussion générale, 967 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2612 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, etc., achat: Disc. générale, 4190 et suiv., 4205 et suiv.: Disc. des art., 4228 et suiv.

Projets de résolution:

Bureaux de placements nationaux, 619 et suiv., amendement Maclean, 641, adopté après modification, 644.
Canadien-Nord et G.-T.-P., prêts (disc. générale), 3745 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.), à Québec: Disc. générale, 3415 et suiv.
Divorce, le, 801 et suiv.
Emprunt de $75,000,000, 1905 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3435 et suiv.
Enseignement technique, 2282 et suiv., 2317.
Question bilingue, 3888 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1867 et suiv.

Questions:

Bureau de poste de Québec, le, 697.
Carkner, W. Lloyd, 1217.
Censeurs, 887.
Chemin de fer Québec et Saguenay, 2596.
Commission concernant le coût de la vie, 888.
Coût de la vie, 888.
Douane—Traitement des employés, 2274.
Employés de la Chambre, 2595.
Employés des postes, 1732.
Enseignement technique, l', 553.
Farmer's Bank, la, 563.
Fonctionnaires des postes, traitements, 1732.
Iles de la Madeleine—Service, 3509.
Incendie du palais législatif, prétendu avertissement, 698 et suiv.
Intercolonial—Wagons à marchandises, 2461.

LEMIEUX, hon. Rodolphe—*Suite.*

Questions—Suite.

Paiements à *La Patrie* et à *L'Evénement*, 1911-1915, 2408.
Postes—Employés, 2108.
Postes—Recettes, 1732.
Poste à Québec, surintendant de la poste à, 567.
Québec, surintendant de la poste à, 567.
Revenus des douanes, 2274.
Rivière-au-Renard—Brise-lames, 1846.
Service des marchandises, Intercolonial, 2665.
Soldats, retour de la guerre et le service civil, 1336.
Surintendant de la poste à Québec, 567.

Subsides (discussion des) :

Canada, Australie et Nouvelle-Zélande sur l'océan Pacifique, 2663.
Canada, Chine et Japon—Service à la vapeur, 2663-2664.
Chambre des communes—Saucier, F. X., 4274 et suiv.
Chandler—Quai, 3312-3313.
Chem. de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2709 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvernement, 3593 et suiv.
Divers—Commission du district fédéral, crédit suppl., 3285 et suiv.
Com. et Ind.—Barr, Veuve James, 3720-3721.
Domaine public et parcs fédéraux—Gravure, lithographie, impressions, etc., 885-886.
Edifices publics—Québec, bureau de poste, 2958.
Edifices publics—Maisonneuve, 2955.
Edifices publics—Montréal, bureau de poste général, 2955.
Edifices publics—Joliette, 2955.
Edifices publics—Montréal, nouvelle caserne, 2956.
Edifices publics—Malbaie, 2957.
Edifices publics—Montréal, station postale "G", 2956.
Edifices publics—Montréal, station postale "A", 2956.
Edouard VII—Monument, 3480-3481.
Edifices publics—Jeune Lorette, 2955.
Edifices publics—Revenu de l'Intérieur, 2957.
Edifices publics—Québec, parc Savard, 2958.
Edifices publics—Ste-Agathe-des-Monts, 2959.
Edifices publics—Trois-Rivières, 2959.
Gaspé—Edifice public, 2954.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 715 et suiv.
Gouv. civil—Six commis, 3605-3606.
Ile de la Madeleine—Baie de l'hôpital, brise-lames, 3313.
Ile Perrot—Quai, 3313-3314.
Impressions, 4050.
Imputable sur le capital, Intercolonial, 2913 et suiv.
Indiens d'Ontario, 2793.
Indiens de Québec, 2793-2794.
Intercolonial—Affaire Paradis, 2913 et suiv.
Jeune-Lorette—Edifice public, 2955.
Joliette—Edifice public, 2955.
Justice—Pénitencier, Kingston, 2258 et suiv.
Législation, 4050.
Lévis—Bassin de radoub, 3805.
Lignes télégraphiques et téléphoniques, P.Q., améliorations, 3468.
Linahen, Veuve John, 3700 et suiv.
Loyers, 3015.
Maisonneuve—Edifice public, 2955.
Malbaie—Edifice, 2957.
Mines et commission géologique, 2438 et suiv.
Montréal—Station postale "G", 2956.

LEMIEUX, hon. Rodolphe—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Montréal—Bureau de poste général, édifice public, 2955.
Montréal—Edifice du revenu, 2957.
Montréal—Station postale "A", 2956.
Moosejaw—Ligne télégraphique de Wood-Mountain, 3803 et suiv.
Musée Victoria, 2458 et suiv.
Outillage du dragage, 3338.
Phares et service côtier, réparations, route maritime, 775 et suiv.
Ports et rivières—Anse-à-Beaufils, 3791.
Postes—Commis du service ambulant, 3700.
Postes—Divers, 2865 et suiv.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.P., 3825, 4008 et suiv.
Prévisions budgétaires, 2793.
Revenu de l'Intérieur—Accise, 2261-2262.
Revenu de l'Intérieur—Falsification des denrées alimentaires, 2269.
Service de vapeurs entre Québec et le bassin de Gaspé, 2988 et suiv.
Service de vapeurs entre le Canada et la France, 2997 et suiv.
Travaux publics—Québec, bureau de poste, 2958.
Travaux publics—Québec, parc Savard, 2958.
Travaux publics—Edifices publics, Gaspé, 2954.
Travaux publics—Québec, rivière St-Charles, 3723 et suiv.
Travaux publics—Rideau-Hall, 3014.
Travaux publics — Sainte-Agathe-des-Monts, édifice public, 2959.
Secr.—Commission des écoles séparées d'Ottawa, 2669.
Travaux publics—Rivière-Ouelle (quai), 1218.
Travaux publics—Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine), pont interprovincial, 3798 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 853, 862.
Travail—Conflits industriels, 3721 et suiv.
Travaux publics—Baie Georgienne, 3482.
Trois-Rivières—Edifice public, 2959.
Victoria et San-Francisco—Service de vapeurs, 2664.
Voies et moyens, 1939 et suiv.
Yukon—Administration, 980 et suiv.

LESPERANCE, David Ovide (*Montmagny*).

Projet de loi :

N° 81, *re* le pilotage : Disc. des art., 2939.

Projet de résolution :

Question bilingue, 3985 et suiv.

LOGGIE, William Stewart (*Northumberland, N.-B.*).

Budget :

Discussion générale, 1178 et suiv.

Incidents et interpellations :

Explication sur un fait personnel, 2217.
Homard en conserve, exportation, 2670.
Morue au Portugal, 3726.

Projets de loi :

N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. des art. (reprise), 2763 et suiv., 2776 et suiv.
N° 90, modifiant la loi fédérale sur la tempérance : Disc. des art., 3455 et suiv.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2675 et suiv.

LOGGIE, William Stewart—*Suite.*

Projets de résolution:

Prix du poisson dans les marchés intérieurs (rés. Jameson), 597 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1866 et suiv.

Subsides (discussion des):

Arsenal fédéral, 3713 et suiv., 3760.
Commission biologique, 3603 et suiv.
Imputable sur le capital—Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3554 et suiv.
Extension du commerce, 3719.
Imputable sur le capital—Intercolonial, 2923 et suiv.
Kouchibougnac, N.-B., 3790.
Pêcheries—Gouv. civil, six commis, 3605.
Saint-Jean—Tête de ligne, etc., 3776.
Service des cadets, 3683 et suiv.
Subventions postales et paquebots, 3279 et suiv.
Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2483 et suiv.
Voies et moyens, 1402 et suiv., 1935 et suiv., 1984 et suiv., 2068 et suiv., 2095 et suiv.

MACDONALD, Edward Mortimer (*Pictou*).

Budget:

Discussion générale, 1302 et suiv.
Voies et moyens, 2076 et suiv., 2095 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 225 et suiv.

Documents (demandes de):

Acadia, la compagnie houillère, 574.
Brigade navale canadienne, 1748 et suiv., 1786.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P., 3503 et suiv. (débat).
Cunning—Poursuite contre la firme James W., 1736.
East-River et autres endroits, fournitures de viande, etc., aux employés des Travaux publics à, 661.
Enrôlements dans la marine, 1128.
Fleming, Jos., 994.
Fret sur l'Intercolonial, pesage du, 574.
Gages des employés à la fabrication des obus à New-Glasgow (N.-E.), 1340.
Hardwood-Hill, poste rurale de, 574.
Inspecteur d'obus à New-Glasgow, 791.
Itinéraire postal n° 2, Scotsburn, n° 2, 1735-1736.
Kastella, A., 2000.
Marine (enrôlements), 1128.
McLean, David, copie d'affidavit, 1736.
Martin, Rufus, 574 et suiv.
Noel et Maitland, service de dépêches entre, 575.
North-Scotsburn—Poste rurale de, 574.
Nova Scotia Steel Company, 575.
Obus en Nouvelle-Ecosse (inspecteur), 1090.
Obus à New-Glasgow, employés à la fabrication des, 1340.
Obus fabriqués à Pictou (inspecteurs), 1091.
Officiers canadiens non attachés à une unité quelconque et employés en Angleterre, 1735.
Pesage du fret sur l'Intercolonial, 574.
Pictou et West-River, poste rurale entre, 575.
Pictou, écluses, etc., à, 574.
Pictou—Etudes faites dans le port de, 994.
Pictou—Ligne projetée et quais permanents au port de, 2935.
Poste rurale entre Sunnybrae et Eureka, 575.
Poste rurale entre West-River et Pictou, 575.

MACDONALD, Edward Mortimer—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite*

Poste rurale de Hardwood-Hill, 574.
Poste rurale de Roger's, 574.
Poste rurale de North-Scotsburn, 574.
Price, nomination et démission de, 574 et suiv.
Quai de Upper-Prospect, 3510.
Salaires à New-Glasgow, visite d'un arbitre des, 1340.
Roger's-Hill, poste rurale de, 574.
Scotsburn, poste rurale de, 574.
Soldats invalidés, liste des pensions accordées aux, 1736 et suiv.
Sunnybrae—Chemin de fer de, 575.
Sunnybrae et Eureka—Poste rurale entre, 575.
Tatamagouche à New-Auvan et Tatamagouche-Mountain, transport des dépêches, 575.
Transport des dépêches à Tatamagouche-Mountain, 575.
East-River et autres endroits, fourniture de viande, etc., aux employés des Travaux publics à, 661.
Vale Railway, 994.
West-River et Pictou—Poste rurale entre, 575.

Incidents et interpellations:

Aide à la construction des vaisseaux, 2218.
Allison, le colonel, 2672.
Armes portatives, 3452-3453.
Bataille en France, 1170, 1211.
Béland, le Dr, 838.
Commission des obus, 3657 et suiv.
Commission de ravitaillement, 962-963-964.
Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, 2117 et suiv.
Crédit ouvert au gouvernement impérial pour munitions, 1898.
Davidson, sir Charles, 2516.
Déclaration de sir Sam Hughes *re* commandes de guerre, 3129.
Disette de charbon à la Nouvelle-Ecosse, le manque de navires, 1688.
Enseignement professionnel des anciens soldats, 1700 et suiv.
Fabriques de munitions, 2672.
Fournitures de guerre, la commission des achats, 2935.
Gouvernement impérial pour munitions, crédit ouvert au, 1898.
Law, M.P., mort de M., 612 et suiv.
Lumière du jour, économie, 4186.
Munitions pour armes portatives, 2412, 2670.
Nouveau juge dans la Nouvelle-Ecosse, 710.
Oubli sur l'ordre du jour, 660 et suiv.
Pêche au homard, 4261-4262.
Pensions militaires, 4322 et suiv.
Recrues, médecins examinateurs des, 574.
Recrues pour la marine royale, 3129 et suiv.
Soldats canadiens au feu, 927.
Tarifs spéciaux sur les chemins de fer pour les soldats, 2672-2673.
Vente de munitions pour armes portatives, 2413, 3341, 4101 et suiv.

Projets de loi:

Avances aux cultivateurs (n° 33) (White): Disc. des art., 1690.
N° 11, British American Nickel Corporation, 989.
Empire Life Insurance Company of Canada (n° 27), 2e lect., 786.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2740 et suiv.; disc. des art., 2764 et suiv.
N° 22, la Cie du chemin de fer d'Edmonton et Southwestern, modifié par le Sénat, amendement adopté, 2594.

MACDONALD, Edward Mortimer—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, St. Catharines & Toronto: Disc. des art., 2569 et suiv.
Owen, James W. (n° 19), 1212-1213.
N° 12, petites réclamations: Disc. des art., 3466-3467.
Prêts agricoles (n° 33): Disc. générale, 969 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2677 et suiv., 2892 et suiv.
N° 26, ville de Brantford: Disc. des art., 1705-1706.

Projets de résolution:

Alma à Loch-Broom—Poste rurale, 998 et suiv.
Blé (l'exonération du), 1105 et suiv.
Canadian-Nord et G.-T.-P.—Prêts, discussion 1340, 3746 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.), à Québec, 3444 et suiv.
Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus, 2630 et suiv.
Emprunt de $75,000,000, 1913 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3407 et suiv.
Loch-Broom—Poste rurale, 998 et suiv.
Pictou—Service à vapeur, 994 et suiv.
Poste rurale, etc., d'Alma à Loch-Broom, 998 et suiv.
Prohibition, 2474-2475.
Question bilingue, 3993 et suiv.
Séances du matin, 2215 et suiv.
Séances du mercredi, 1267.
Service de vapeurs, Pictou à I.-P.-E., 994 et suiv.
Sylvester—Poste rurale, 998 et suiv.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2175 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1885 et suiv.
Vote des femmes, 1259 et suiv.

Questions:

Achats de guerre, commissions, 2824.
40e bataillon, 1090.
10e bataillon, approvisionnement, 886.
Bear-River—Edifice public, 1219.
Big-Island—Service postal à, 569.
Bureau de la solde et des archives du Canada à Londres, 3166.
Carson, brigadier-général, 2821.
Charbon, sur les lignes de l'Etat, tarif du transport du, 567 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, divisions des, 568 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, divisions des, 569.
Communications téléphoniques dans Pictou, 569.
Communications entre Eureka et New-Glasgow, 1090.
Contrats de charbon, 556 et suiv.
Contributions particulières pour l'achat de mitrailleuses, 2932.
Différends industriels (loi), 1216.
East-Gore et Kenneth-Cook—Courrier entre, 3510.
Epiceries et provisions pour le 106e bataillon, 2276.
Eureka et New-Glasgow — Communication, 1090.
Fielding, M.P., 1628.
Fonte de canons au Canada, 2933.
Fournitures de guerre, édifices, 3064.
Fournitures de guerre, épiceries, 3906.

MACDONALD, Edward Mortimer—*Suite.*

Questions—Suite.

Fournitures de guerre, épiceries en Colombie-Britannique, 3244.
Fournitures de guerre, 40e bataillon, 1090.
Fournitures de guerre, 106e régiment, 1090, 1126.
Freeman, le Dr N. P., 3244.
Hochelaga, le vapeur, 992.
Homard, la pêche, 993.
Immigrants venus au Canada en 1915, 1507.
Inspecteurs des munitions, 563.
Inspecteurs d'obus à New-Glasgow, 698.
Inspecteurs d'obus à Stellarton, 698.
Intercolonial—Achats de wagon, 786.
Intercolonial, houille pour l', 556.
Intercolonial—Nominations, 1087.
Intercolonial—Tarif de transport, 1507.
Intercolonial—Taux de transport sur les produits forestiers, 1734.
Kastella, A., 1626.
Kitsilano—Réserve indienne, 1733.
Mitrailleuses, 2821.
Munitions de guerre, achats, 2666.
Munitions d'armes portatives, 1628.
Munitions, inspecteurs des, 563.
New-Glasgow et Eureka—Communications, 1090.
New-Glasgow, inspecteurs d'obus à, 698.
Obus à New-Glasgow, inspecteurs d', 698.
Obus à Stellarton, inspecteurs d', 698.
Officiers canadiens en Angleterre, 1628.
Patronage politique, 1390.
Pictou—Officiers de recrutement, 1219.
Pictou—Le bateau de sauvetage sur l'île, 569.
Pictou, la poste rurale dans, 569.
Pictou, communications téléphoniques dans, 569.
Port-Howe (le receveur de la poste), 1125.
Port-Howe (route postale rurale de), 1125.
Pugwash—Embranchement industriel de, 3167.
106e régiment, 1090, 1126.
River-John, les douanes à, 569.
Route postale rurale n° 1 de Port-Howe, 1125.
R. H. Smith, receveur de la poste à Port-Howe, 1125.
Stadacona SS., 568.
Steamers du gouvernement, 1126.
Stellarton (édifice public), 1219.
Stellarton, inspecteurs d'obus à, 698.
Subventions aux navires dans la Colombie-Britannique, 1628.
Tarif du transport du charbon sur les lignes de l'Etat, 567 et suiv.
Tatamagouche-Mountain, transport des dépêches à, 575.
Vale Railway, 3167.
Vickers Limited, 2823.
Wagons, achats de, 986.
Wentwork—Service du courrier, 3510.
West-Gore—Clarksville, courrier, 2824.
Wilson, Fred. S., 3510.

Subsides (discussion des):

Canada et Afrique-Sud—Service de vapeurs, 2658.
Canada et Manchester—Service de vapeurs, 2660.
Chemins de fer et Canaux—Canal Welland, 3662 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer antiglisseurs et plaques de traverses, 1671 et suiv.
Douanes—Appointements et dépenses imprévues, 3815.
Durham—Edifice public, 2962 et suiv.
Ecoles de navigation, 729 et suiv.

MACDONALD, Edward Mortimer—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1706 et suiv.
Enseignement technique, 1727.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 713 et suiv.
Gouvernement civil—Administration de la justice, 1026 et suiv.
Haut commissaire intérimaire à Londres, 1000 et suiv.
Indiens, île du Prince-Edouard—Fonctionnaires, 2814-2818.
Indiens (instruction des), 2818.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, inspecteur, 2794 et suiv.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2905 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2200 et suiv.
Justice—Bibliothèque canadienne de droit à Londres, 1032.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2226 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3759 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3675 et suiv.
Mines—Entretien du bureau d'épreuves, Vancouver, 2453-2454.
Mines et commission géologique, 2440 et suiv.
Musée Victoria, 2458 et suiv.
Navigation, écoles de, 729 et suiv.
Pêcheries—Traitement et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2506 et suiv.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4005 et suiv.
Pêcheries—Poisson fumé, inspection, 3601.
Poste—Service extérieur, appointements et allocations, 2116 et suiv.
Saint-Jean, Dublin et Belfast—Service d'hiver, 2660 et suiv.
Travaux publics—Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, 3783.
Travaux publics—Divers, division du génie, 3479 et suiv
Travaux publics—Toronto, améliorations au port, 3495 et suiv.
Voies et moyens, 1954 et suiv., 1979 et suiv.
Yukon—Administration, 980 et suiv.

MACDONELL, Angus Claude (*Toronto-Sud*).

Incidents et interpellations :

Pension militaire, 4333 et suiv.

Projets de loi :

Assurance vie Empire of Canada (n° 27) : Dépôt, 695 ; 1ère lect., 695.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto : Disc. des art., 2569 et suiv.
N° 46, Cie chemin de fer du Centre de l'Algoma à la baie d'Hudson (modifications du Sénat), 2e délibération, 2791.
N° 86, maisons de réforme : Disc. générale, 2080 et suiv.

Projet de résolution :

Question bilingue (discussion générale), 3954 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Travaux publics—Toronto, améliorations au port, 3500.

MACLEAN, Alexander K. (*Halifax*).

Budget :

Discussion générale, 1927 et suiv.

MACLEAN, Alexander K.—*Suite.*

Budget—Suite.

Voies et moyens, 1991 et suiv., 2068 et suiv., 1209 et suiv.

Documents (demandes de) :

63e bataillon à l'île McNab et à l'île Lawlor, 618.
Bear-Cove-Beach (Halifax, N.-E.), 1512.
Brander, douanier à Halifax, Clifford G., 618.
Bushy, enquête par M., 618.
Calgary, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Crosbie, renvoi d'office de A. J., 618.
Dossier relatif au corps expéditionnaire canadien, 2052.
Edmonton, médecins et employés de la quatine à, 618.
Emprunt domestique, souscription à l', 618.
Fonctionnaires publics, enrôlement des, 618.
Halifax—Coût de certains terrains, 3067.
Halifax, médecins et employés de la quarantaine de, 618.
Hallamore, John E., 618.
Immigration à Calgary, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Halifax, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Montréal, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Québec, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Regina, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Toronto, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Vancouver, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Victoria, médecins et employés de l', 618.
Lynch, renvoi d'office de Thomas, 618.
Malles pour la saison d'hiver 1915-16, service transatlantique des, 618.
Médecins et employés de l'immigration à Montréal, 618.
McNab et l'île Lawlor, correspondance *re* occupation pour fins militaires des édifices publics de l'île, 618.
Médecins examinateurs employés par le ministère de la Milice à Halifax, 1896-1897.
Médecins et employés de l'immigration à Victoria, 618.
Médecins et employés de la quarantaine à Edmonton, 618.
Médecins et employés de l'immigration à Calgary, 618.
McCarthy, douanier à Halifax, Charles, 618.
Médecins et employés de l'immigration à Vancouver, 618.
Montréal, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Naylor, renvoi d'office de J. B., 618.
Quai de Shad-Bay, 1512.
Quarantaine de St-Jean, médecins et employés de la, 618.
Quarantaine à Calgary, médecins et employés de la, 618.
Quarantaine à Vancouver, médecins et employés de la, 618.
Quarantaine à Victoria, médecins et employés de la, 618.
Quarantaine à Winnipeg, médecins et employés de la, 618.
Québec, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Rabais de droits accordés aux importations, 619.

MACLEAN, Alexander K.—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*
Regina, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Shad-Bay—Quai, 1512.
St-Jean, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Toronto, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Travaux publics—Dépenses *re* édifices publics, etc., dans chaque province, 618.
Upper-New-Cornwall, N.-E., renvoi du maître de poste de, 618.
Vancouver, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Winnipeg, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Yukon, dépenses et recettes en détail du service de la poste dans le district du, 618.

Incidents et interpellations:
Canadiens allemands dans le service militaire, 709.
Construction des navires au Canada, 1697-1698.
Dépenses de la guerre, 2217.
Disette de charbon à la Nouvelle-Ecosse, le manque de navires, 1687 et suiv.
Hôpitaux militaires, 577 et suiv.
Papineau, le colonel, 578.
Question de procédure, 3786.

Projets de loi:
Allumettes à phosphore blanc (n° 37) (Crothers): Disc. des art., 1695.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2726 et suiv.: Disc. des art., 2762 et suiv.: Disc. des art. (reprise), 2777 et suiv.
N° 75, modifiant la loi de la marine marchande *re* bateaux à vapeur: Disc. des art., 2937.
Placements des Cies d'assurance sur la vie (White) n° 35: Disc. générale, 1690 et suiv.

Projets de résolution:
Bureaux de placements nationaux (rés. Lemieux), 641 et suiv., amendement, 641.
Emprunt de $75,000,000, 1903 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 2579, 3401 et suiv.
Prix du poisson dans les marchés intérieurs (rés. Jameson), 593 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1853 et suiv.

Questions:
Baie d'Hudson—Houille d'Halifax à la, 1843.
Banques autorisées, 614.
Black, Robson, 3293.
Bulletins de votes pour les soldats en service d'outre-mer, 698.
Canada, population approximative, 658.
Duchemin, H. B. (paiements à), 1215.
Exportations canadiennes, 614.
Exportations domestiques et étrangères, 574.
Fournitures de guerre, Windsor, N.-E., 3567.
Guerre (dépenses des départements), 1215.
Houille d'Halifax à la baie d'Hudson, 1843.
Immigration au Canada, 559.
Kennedy, R. H., 4259.
Listes électorales, 1915, 615.
Lunenburg—Service des dépêches, 4121.
Mahone-Bay et Martin's-Brook, services des courriers entre, 564.
Martin's-River—Poste, 4058-4059.
Population approximative du Canada, 658.

MACLEAN, Alexander K.—*Suite.*

Questions—Suite.
Recettes provenant de taxes spéciales, 991.
Soldats en service d'outre-mer, bulletins de vote pour les, 698.
Starling, steamer, 558.
Taxes spéciales, recettes, 991.
Tyrian, de Halifax, le, 1508.
Vote pour les soldats en service d'outre-mer, bulletins de, 698.

Subsides (discussion des):
Berthier—Edifice public, 2953.
Canada et Afrique-Sud—Service de vapeurs, 2659.
Canada et Cuba—Service de vapeurs, 2656.
Canaux—Galops, 3778 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3609 et suiv.
Commerce—Canada et Terre-Neuve—Service de vapeurs, 2657.
Commission biologique, 3604.
Ecoles de navigation, 7200 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1717 et suiv.
Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool—Service de vapeurs, 2660.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, inspecteurs, 2796 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3758 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3675 et suiv.
Pensions budgétaires, 2792.
Postes—Divers, 2849 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2116 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2846 et suiv.
Saint-Jean, Dublin et Belfast—Service d'hiver, 2661 et suiv.
Saint-Jean, Halifax et Londres—Service d'hiver, 2663.
Saint-Jean—Tête de ligne, etc., 3776-3777.
Travaux publics—Edifices publics, Berthier, 2953.
Travaux publics—Saint-Léonard (N.-B.), et Van Buren (Maine), pont interprovincial, 3798 et suiv.
Vapeurs et brise-glace de l'Etat, 717 et suiv.
Victoria et San-Francisco—Service de vapeurs, 2664.
Voies et moyens, 1936 et suiv.

MACLEAN, William Findlay (*York, Ont.*).

Budget:
Discussion générale, 1322 et suiv.
Voies et moyens, 1398 et suiv.

Discours du Trône:
Discussion générale, 477 et suiv.

Incidents et interpellations:
Dépenses de guerre, 41.
Toronto—Le recrutement, 3019.
Transports et tarifs, 3262 et suiv.

Projets de loi:
N° 24, chemin de fer Toronto-Niagara et Western: Disc. des art., 3047 et suiv.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara-Ste-Catherine-Toronto: Disc. des art., 2589 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2876 et suiv.
N° 35, placements des Cies d'assurance: Disc. des art., 2518 et suiv.

MACLEAN, William Findlay—*Suite.*

Projets de résolution:

Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus, 2651.
Emprunt de $75,000,000: Disc. générale, 1901 et suiv.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2179 et suiv.

Subsides (discussion des):

Chemins de fer et Canaux—Prêts de $8,000,000 au G.-T.-P., 4000 et suiv.
Edifice de l'Est, 3781.
Entretien et maintien des navires, 3035 et suiv.

MACNUTT, Thomas (*Salcoats*).

Documents (demandes de):

Piniauski, Wasyl, 661.

Projet de résolution:

Exonération du blé, 893 et suiv.

Question:

Guerre des tranchées, 2824.

Subsides (discussion des):

Imprimerie nationale—Fred. Cook. Perception des droits de douanes, 4251 et suiv.

McCOIG, Archibald Blake (*Kent, Ont.*).

Discours du Trône:

Discussion générale, 403 et suiv., 407 et suiv.

Incidents et interpellations:

Inspection des porcs par l'Etat, 1629.

Projet de résolution:

Question:

Fournitures de guerre, chevaux, 695.

Subsides (discussion des):

Arts et agriculture—Santé des animaux, 3100 et suiv.

McCRANEY, Geo. E. (*Saskatoon*).

Budget:

Discussion générale, 1320 et suiv.

Documents (demandes de):

Conférence concernant l'église Mennonite, 1873, 617.
Rosthern, *re* certains terrains à, 573.
District militaire n° 12, Saskatchewan, 1996.
Service militaire obligatoire, 613.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 527.

Projets de loi:

N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2886 et suiv.
N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2425 et suiv.
N° 35, placements des Cies d'assurance: Disc. des art., 2518 et suiv.
Prêts agricoles (n° 33): Disc., générale, 969 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2891 et suiv.

Projets de résolution:

Loi des banques, prêts agricoles, disc., 703.
Traitement des juges dans la Saskatchewan, 2173 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1853 et suiv.
Vote des femmes, 1252 et suiv.

McCRANEY, Geo. E.—*Suite.*

Questions:

Achat de chevaux, 698.
Dettes pour grain de semence, 790.
M. Fallis, 698.
Prince-George, C.-B., gare de chemin de fer à, 659.

Subsides (discussion des):

Immigration chinoise — Dépenses casuelles, 2560-2561.
Intérieur—Institutions scientifiques, relevés astronomiques, 2552.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2191 et suiv.
Justice—Londres (bibliothèque canadienne de droit à), 1031 et suiv.
Postes—Divers, 2868 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, arpentages, etc., 869.
Yukon—Administration, 982.

McCREA, Francis N. (*Sherbrooke*).

Budget:

Voies et moyens, 2078 et suiv., 2088 et suiv.

Incidents et interpellations:

Le commerce et l'industrie du Canada. 3164-3165.

Projet de loi:

N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. des art., 2765 et suiv.

Questions:

Bureau de poste de Sherbrooke, 1999.
Cap-à-la-Roche, le chenal au, 791.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2930 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2132 et suiv.
Saint-Laurent—Creusage du chenal, 1999.
Sherbrooke—Bureau de poste, 1999.
Sherbrooke—Salle d'exercices, 3245.
Voies et moyens, 1942 et suiv.

McCURDY, Fleming Blanchard (*Shelburne et Queen*).

Discours du Trône:

Discussion générale, 411 et suiv.

Incidents et interpellations:

Projet de résolution:

Prix du poisson dans les marchers intérieurs (rés. Jameson, 587 et suiv.

Subsides (discussion des):

Havres et rivières, Bathurst, 3309.

McKENZIE, Daniel D. (*Cap-Breton-Nord*).

Budget:

Budget, 1160 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 314 et suiv.

Documents (demandes de):

Baddeck—Droits de quaiage, 1629.
Buchanan, Daniel, 619.
Cap-Breton-Nord (dragage), 890.
Censeurs de Louisbourg et North-Sydney, 1735.
Chemin de fer (subvention de 1912 à 1915), 890.
Copie d'enquête *re* dommages à certaines propriétés de Sydney-Mines (N.-E.), 1736.
Englishtown—Droits de quaiage, 1629.

McKENZIE, Daniel D.—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*

Fournitures de guerre, fournisseurs de North-Sydney et de Sydney-Mines, 1846.
Grand-Bras-d'Or—Droits de quaiage, 1629.
Ingonish—Droit de quaiage, 1629.
Little-Narrows—Droits de quaiage, 1629.
McRitchie, maître de poste à North-River-Center, destitution, 1846.
Neil's-Harbour—Droits de quaiage, 1629.
Nianza—Droits de quaiage, 1629.
North-River-Center—Maître de poste, 1846.
North-Sydney, local pour fins de douane à, 619.
Pilotage dans le port et le district de St-Ann, Victoria, 1914 et 195.
Ports et rivières, 890.
Quais, construction de, 890.
South-Gut—Droits de quaiage, 1629.
Victoria (dragage), 890.

Incidents et interpellations:

L'industrie des constructions navales, 4247 et suiv.
Vente de cartouches d'armes portatives, 4062 et suiv.; motion, 4068; rejet, 4111.

Projets de loi:

N° 12, petites réclamations, 3461 et suiv.
Prêts agricoles (n° 33): Disc. générale, 976 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, achat du: Disc. générale, 4171 et suiv., 4226 et suiv.

Projets de résolution:

Divorce, le, 820 et suiv.
Prix du poisson dans les marchés intérieurs, 596 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2324 et suiv.

Questions:

Améliorations des ports et rivières, 889.
Baddeck, quai de, 568.
Baie Saint-Laurent (N.-B.)—Bureau de télégraphe de la, 1628.
Baleine, le steamer, 3847.
Câble sous-marin aux Iles de la Madeleine, 788.
Chemins de fer (subventions), 889.
Dingwall (N.-E.), receveur de la poste, 1215.
Meat-Cove, brise-lames à, 788.
Victoria (N.-E.), télégraphes du gouv. dans le comté de, 568, 787, 2725.
Wellington—Améliorations au port de, 2273.

Subsides (discussion des):

Bibliothèque du haut commissaire à Londres, 1019 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3617.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvt, 3593 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3585 et suiv.
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4167 et suiv., 4171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3550 et suiv.
Commission de conservation, 1022-1023.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1715.
Haut commissaire à Londres, bibliothèque, 1010 et suiv.
Immigration chinoise, dépenses casuelles, 2560-2561.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2234.

McKENZIE, Daniel D.—*Suite.*

Question—Suite.

Milice—Allocations de la milice active, 1436 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3709 et suiv.
Mines et commission géologique, 2446 et suiv.
Pêcheries—Bureau de renseignements, entretien, 2530 et suiv.
Pêcheries—Bureau de surveillance des pêcheries, 2531 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2490 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2524 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2155 et suiv.
Travaux publics—Moosejaw, ligne télégraphique de Wood-Mountain, 3803 et suiv.
Travaux publics—Nouvelle-Ecosse, ports et rivières, 3784.
Travaux publics—Nouvelle-Ecosse, douane d'Halifax, 3806.
Travaux publics—Rivière aux Français, brise-lames, 3725.
Travaux publics—Saskatchewan, lignes télégraphiques et téléphoniques, 3484 et suiv.

McLEAN, Angus A. (*Queens, I.P.-E.*).

Projets de loi:

N° 12, petites réclamations: Disc. des art., 3459 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2683 et suiv., 2836 et suiv.

Projets de résolution:

Divorce, le, 811.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3430-3431.
Prohibition des liqueurs enivrantes (disc. générale), 2047 et suiv.

Subsides (discussion des):

Agriculture—Insectes destructeurs et autres fléaux (exécution de la loi), 1486 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1450 et suiv.
Marine et Pêcheries—Navigation, écoles de, 740 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2498 et suiv.
Travaux publics—Ports et rivières en général, réparations et améliorations, 3303 et suiv.

McMILLAN, John Angus (*Glengarry*).

Questions:

Fournitures de guerre, camions de transport, 3847.

MARCIL, hon. Charles (*Bonaventure*).

Budget:

Voies et moyens, 1398 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 492 et suiv.

Incidents et interpellations:

Acadia Coal Coy, 4261.
Berlin (troubles de), 892.
Calgary, désordres à, 785, 835.
Campbellton, désordres à, 785, 835, 892, 987.
Campbellton-Gaspé—Service, 3247.
Demandes de documents, 3340.
Grenier, Adolphe, 3725-3726.
Fournitures de guerre, habillements, 4262.

MARCIL, hon. Charles—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Inspection des poids et mesures, 890.
Intercolonial—Approvisionnement de houille, 2218-2219.
Intercolonial—Collision à Val Brillant, 2158-2160.
New-Mills—Vivier, 4262.
New-Richmond, le nouveau bureau de poste à, 1170.
Nouvelles du front, 2465.
Owens—Nomination de T. P., 4316.
Poids et mesures (inspection), 890.
Question bilingue, 3452.
Recrutement dans Gaspé et Bonaventure, 4262.
Séances à deux heures, 3450.
Service de navigation à vapeur aux Iles de la Madeleine, 2160.
Soldats canadiens décorés, liste officielle, 2065.
Témiscouata—Travaux publics, 4261.
Vacances, 3570.

Projets de loi:

Allumettes à phosphore blanc (n° 37): Disc. des art, 1508 et suiv.
N° 68, cours Supérieures de la Saskatchewan, etc.: Disc. des art., 2435.
N° 94, emprunt de $250,000,000: Disc. générale, 3699 et suiv.
N° 90, modifiant la loi fédérale sur la tempérance: Disc. des art., 3457 et suiv.
N° 95, Mount Royal Tunnel & Terminal Coy, Ltd: Disc. des art., 3531 et suiv.
N° 12, petites réclamations contre les chemins de fer de l'Etat: Disc. gén., 3461 et suiv.

Projets de résolution:

Beauchesne, Arthur, 922.
Prohibition, 1524 et suiv., 2466 et suiv., 2324, 2338.
Question bilingue, 3908 et suiv.
Séances du matin, 2216.

Questions:

Anticosti et Gaspé, service postal entre, 555.
Bonaventure—Service postal, 2277.
Campbellton et Gaspé—Service des bateaux à vapeur entre, 555.
Caplan—Service postal à St-Alphonse, 1735.
Carleton, ouvrages de protection de la plage de, 555.
Commission impériale des munitions, 615 et suiv.
Conférence des alliés à Paris, 2546.
Corps expéditionnaire, 2462.
Directeurs de la poste et les élections municipales, 1735.
Gaspé et Anticosti, service postal entre, 555.
Gaspé et Bonaventure, phares dans les comtés de, 554.
Intercolonial—Campbellton, surintendant de l', 554.
Interdiction du commerce des spiritueux, 2595.
Ingérence des fonctionnaires de l'Etat dans les élections municipales, 544.
Inspection des poids et mesures, 695.
Maria, ouvrages de protection de la plage de, 555.
Membres du Parlement nommés lieutenants-colonels, 2273.
Murchie's-Channel—Quai, 1735.
Munitions, commission impériale des, 615 et suiv.
New-Carlisle, quai de, 554.
New-Richmond—Bureau de poste, 1735.
New-Richmond—Poste rurale, 2279.
New-Richmond-Ouest—Bureau de poste, 3385.
Paspébiac, quai de, 554.

MARCIL, hon. Charles—*Suite.*

Questions—Suite.

Pêcheries, surveillant des, 554.
Prohibition, 2595.
Québec, les pêcheries de, 660.
Rivière Saguenay—Améliorations, 3846.
Transport de l'alcool dans les régions prohibitionnistes, 2373.

Subsides (discussion des):

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1454 et suiv.
Administration des réserves forestières, 873.
Alberta—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Alberta (protection des forêts de l'), 873.
Alberta (protection de l'arboriculture dans l'), 873.
Application de la loi des graines, 3347 et suiv.
Chambre des communes—Législation, 4051.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3609 et suiv., 3617.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3574 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvernement, 3590 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3533 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3765 et suiv.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Commis du service ambulant, 3700.
Douanes—Appointements et dépenses imprévues, 3813 et suiv.
Finances—Pensions *re* soulèvement de 1885, 3812.
Finances—Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3809-3810.
Forces hydrauliques au Manitoba, en Saskatchewan, dans l'Alberta et en Colombie-Britannique, 876.
Gaspé et Dalhousie ou Campbellton—Service de vapeurs, 3283.
Glace à la baie du Tonnerre, etc., 774 et suiv.
Graines—Application de la loi des, 3347 et suiv.
Inspection des réserves forestières, 873.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux—appointements, service extérieur, 2199 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2220 et suiv.
Manitoba—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Manitoba (protection des forêts du), 873.
Manitoba (protection de l'arboriculture au), 873.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3704 et suiv., 3757 et suiv.
Nord-Ouest (protection des forêts des territoires du), 873.
Pêcheries—Gouv. civil, six commis, 3604 et suiv., 3606, 3607.
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 766.
Phares et service côtier, quais, entretien et réparations, 772 et suiv.
Phares et service côtier, réparations, route maritime, 775 et suiv.
Protection des forêts de la Saskatchewan, 873.
Protection des forêts de l'Alberta, 873.
Protection des forêts du Manitoba, 873.
Protection des forêts des territoires du Nord-Ouest, 873.
Protection de l'arboriculture au Manitoba, 873.

MARCIL, hon. Charles—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Protection de l'arboriculture dans l'Alberta, 873.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2116 et suiv.
Réserves forestières (inspection et administration), 873.
Rimouski—Aqueduc au quai, 3793.
Rivière Laguerre—Améliorations, 3328.
Service civil—Commission du, 689.
Service maritime et fluvial—Dépenses casuelles, 745 et suiv.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 876.
Saskatchewan (protection de l'arboriculture dans la), 873.
Saskatchewan (protection des forêts de la), 873.
Terres et parcs fédéraux, 853-859.
Terres et parcs fédéraux, arpentages, etc., 871.
Travaux publics—Dragage, Ontario et Québec, 3796.
Travaux publics — Fighting-Island (rivière Détroit), 3331.
Travaux publics—Ile Perrot, quai, 3314.
Travaux publics—Lachine, quai, 3315.
Travaux publics—Manitoba, rivière Rouge, améliorations, 3335.
Travaux publics—Ports et rivières en général (Ont.), améliorations et réparations, 3331, 3333.
Travaux publics—Québec, Laprairie, travaux de protection, 3318 et suiv.
Travaux publics—Rimouski, port, 3324 et suiv.
Travaux publics—Rivière-du-Loup (Fraserville), améliorations du port, 3327-3328.
Travaux publics—Rivière-du-Loup (en haut), écluse et digue, 3328.
Travaux publics—Ste-Cécile-du-Bic, quai et port, 3329.
Travaux publics—Ste-Anne-des-Monts, débarcadère, 3328.
Travaux publics—Sainte-Croix, quai, 3329.
Travaux publics—Sainte-Anne-de-la-Pocatière, quai, 3329.
Travaux publics — Sainte-Anne-du-Saguneay, quai, etc., 3329.
Travaux publics—Sainte-Pétronille, île d'Orléans, quai, 3330.
Travaux publics—Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine), pont international, 3797 et suiv.
Travaux publics—Temiscaming-Nord, quai, 3323 et suiv.
Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2477 et suiv.
Travaux publics—Trois-Rivières, quai, 3330.
Travaux publics—Valleyfield, quai, 3330.
Yukon—Administration, 983.

MARTIN, Médéric (*Montréal, Ste-Marie*).

Questions :

Les sans-travail, 616.
Pauvres et sans-travail, les, 554.

MARTIN, William Melville (*Regina*).

Documents (demandes de) :

Moosejaw News, 994.
Regina—Routes postales, 994.
"Regina Province and Standard", 994.
Routes postales dans la division de Regina, 994.
Saskatchewan, homesteads dans la, 575.
Saskatoon Star, 994.

MARTIN, William Melville—*Suite.*

Incidents et interpellations :

Bureaux de placements nationaux, 635 et suiv.
Terres publiques de l'Ouest, 531 et suiv.

Projets de loi :

Chemin de fer High-River à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson : 1ère lect., 2872 ; 2e lect., 3062 ; 3e lect., 3219.
Code criminel, modifications (n° 38), dépôt, 1087 ; 1ère lect., 1087.
N° 61, modifiant le tarif douanier : Disc. des art., 2419 et suiv.

Projets de résolution :

Emprunt de guerre de $250,000,000, 3405 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2334 et suiv.

Questions :

Badger, W., 1511.
68e bataillon, 2823.
Bennett, D. D., 1843.
Bureau du sous-receveur général à Regina, 573.
Drab, Max., 1510.
Evans, A. A., 1511, 1754.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1510.
Montagne-à-la-Pluie, réserve forestière de la, 663.
Moosejaw—Entrepôt de vérification, 1627.
Pauvres et sans-travail, les, 554.
Regina, bureau du sous-receveur général à, 573.
Regina (service de l'intendance), 1733.
Regina—Installation du revenu de l'intérieur, 1510.
Revenu de l'Intérieur—Installation, à Regina, 1510.
Ross, Walter T., 2411.
Stedman, Robert E., 3385.
Sous-receveur général à Regina, bureau du, 573.
Swift-Current, bureau de poste, 1088.

Subsides (discussion des) :

Alberta—Enquête *re* forces hydrauliques, 877.
Alberta (protection de l'arboriculture dans l'), 872.
Alberta (protection des forêts de l'), 872.
Application de la loi des graines, 3347 et suiv., 3371 et suiv.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 877.
Forces hydrauliques au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta et en Colombie-Britannique, 877.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 716 et suiv.
Graines, application de la loi des, 3347 et suiv., 3371 et suiv.
Indiens, Ile-du-Prince-Edouard, fonctionnaires, 2817.
Inspection des réserves forestières, 872.
Manitoba—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 877.
Manitoba (protection de l'arboriculture au), 872.
Manitoba (protection des forêts du), 872.
Milice—Allocations de milice active, 1440 et suiv.
Protection de l'arboriculture dans l'Alberta, 872.
Protection de l'arboriculture au Manitoba, 872.
Protection de l'arboriculture en Saskatchewan, 872.
Protection des forêts de l'Alberta, 872.

MARTIN, William Melville—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Protection des forêts de la Saskatchewan, 872.
Protection des forêts des territoires du Nord-Ouest, 872.
Protection des forêts du Manitoba, 872.
Réserves forestières (inspection et administration), 877.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 877.
Saskatchewan—Lignes télégraphiques et téléphoniques, 3483 et suiv.
Saskatchewan (protection de l'arboriculture dans la), 872.
Saskatchewan (protection des forêts de la), 872.
Terres et parcs fédéraux—Dépenses casuelles, publicité, etc., 862-863-867.

MEIGHEN, hon. Arthur (*Portage-la-Prairie*).

Budget:

Discussion générale, 1280 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 119 et suiv.

Incidents et interpellations:

Commission des obus, 3659 et suiv.
Enquête des obus, 3565-3566.
Pugsley, incident, 111.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 536 et suiv.

Projets de loi:

N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2883 et suiv.
N° 95, Mount Royal Tunnel & Terminal Coy., Ltd.: Disc. des art., 3537 et suiv.
N° 67, réserve de Saint-Pierre: Disc. des art., 2429 et suiv.; dél. en 3e lect., 3076 et suiv.
N° 15, Pacific Northern & Omenica (discussion), 1060.
N° 101, Québec-Saguenay—Achat: Disc. générale, 4176 et suiv., 4193; disc. des art., 4222 et suiv.

Projets de résolution:

Achats d'obus—Demande d'enquête, 1821 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre, 2163 et suiv.

Réponses aux questions:

Aubains à Berlin, Ont., inscriptions des, 561.
Carkner, W. Lloyd, 1218.
Gowan, le forçat, 560.
Incendie du palais législatif, prétendu avertissement, 699.
Postes (publicité du ministère), 1218.
Portsmouth, médecins du pénitencier de, 560.
Soldats en service d'outre-mer, bulletins de vote pour les, 698.
Transport des forçats aliénés de, 560.
Vote pour les soldats en service d'outre-mer, bulletins de, 698.

Subsides (discussion des):

Application de la loi des graines, 3356 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3829 et suiv., 4036 et suiv.

MICHAUD, Pius (*Victoria, N.-B.*).

Budget:

Discussion générale, 1148 et suiv.

Documents (demandes de):

Lévesque, Antoine, 3386.
Homesteads dans la Saskatchewan, 575.

MICHAUD, Pius—*Suite.*

Incidents et interpellations:

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, 2118 et suiv.

Projet de résolution:

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, comité général, 3529 et suiv.

Questions:

Campbellton (aménagement pour les soldats), 1216.
Campbellton (bâtiments publics), 1216.
Ministre de la Milice—Frais de voyages, 2276.
Mitchel, Moses, 3568.
Richards, T. M., 1734.
Saint-Léonard, soldats à, 663.

Subsides (discussion des):

Milice et Defense—Service des cadets, 3684 et suiv.
Service maritime et fluvial, dépenses casuelles, 745 et suiv.
Travaux publics—Sackville, édifice public, 2951.
Travaux publics—Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine), pont international, 3802-3803.

MIDDLEBRO, William Sora (*Grey-Nord*).

Incidents et interpellations:

Comptes publics, comité des, 837-838.
Palais du Parlement, reconstruction, 2112-2113.

Projets de loi:

N° 77, Colonial Bank of Canada: 1ère lect., 2561; 2e lect., 2792; disc. des art., 3046; 3e lect., 3048.
Owens, brevet de James W., n° 19, 1ère lect., 473; 2e lect., 613; disc. des art., 1212 et suiv.

Projet de résolution:

Soldats, retour de la guerre et emplois civils, 671 et suiv.

Subsides (discussion des):

Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2208 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1443 et suiv.
Navigation, écoles de, 734 et suiv.

MOLLOY, John Patrick (*Provencher*).

Comité:

Membre, comptes publics, 3115.

MORPHY, H. B. (*Perth-Nord*).

Budget:

Voies et moyens, 1402 et suiv.

Incidents et interpellations:

Pensions militaires, 4318 et suiv.

Projets de loi:

Compagnie du chemin de fer Nord-Canadien (n° 5), 1ère lect., 152; 2e lect., 407.
N° 6, ratification de contrats entre la Cie de chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, la Cie Nord-Canadien et le C.-P.: Disc. des art., 1705; 3e lect., 1705; adoption, 1705.
La compagnie Canadienne du chemin de fer de l'Ontario-Nord (n° 3), 3e lect., 1060; adoption, 1060.

MORPHY, H. B.—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

Cie de chemin de fer de Niagara à St. Catharines et à Toronto, 152 ; 2e lect., 407 ; Toronto : Disc. des art., 2578 et suiv. ; 3e lect. et adoption, 3043.
N° 24, chemin de fer Toronto-Niagara et Western : Disc. des art., 3044 et suiv. ; 3e lect. et adoption, 3048.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 3457 et suiv.
N° 31, Eastern Canadian Union Conference Corporation of Seventh-day Adventists, 2e lect., 990.
N° 86, maisons de réforme : Disc. générale, 2081 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer : Disc. des art., 2885 et suiv.
N° 12, petites réclamations : Disc. des art., 3465 et suiv.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2834 et suiv., 2892 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay—Achat : Disc. générale, 4176 et suiv. : Disc. des art., 4230 et suiv.

Projets de résolution :

Prohibition des liqueurs enivrantes, 2046 et suiv.
N° 31 (Smith), Seventh-day Adventists : Disc. des art., 2271-2272.
Question bilingue, 3944 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Industrie laitière (transport), 1493 et suiv.
Agriculture—Insectes destructeurs et autres fléaux (exécution de la loi), 1489 et suiv.
Arsenal fédéral, 3756 et suiv.
Commission des chemins de fer, 3579 et suiv.
Durham—Edifice public, 2965 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2211 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3670 et suiv.
C. N. R.—Prêt de $15,000,000, 4133 et suiv.
G.-T.-P.—Prêt de $8,000,000 au, 4004 et suiv.

MORRIS, James (*Châteauguay*).

Projet de loi :

N° 78, British Trust Co. : 1ère lect., 2564 ; 2e lect., 2792 ; 3e lect. et adoption, 3062.

Question :

Chevaux pour le dépt de l'Agriculture, 4059.

Subsides (discussion des) :

Travaux publics—Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine), pont international, 3801 et suiv.
Travaux publics—Saskatchewan, lignes télégraphiques et téléphoniques, 3484 et suiv.

MORRISON, Alexander (*Macdonald*).

Projet de résolution :

L'exonération du blé, disc. générale, 1105 et suiv.

MURPHY, hon. Charles (*Russell*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 161 et suiv.

Documents (demandes de) :

Canadian Stewart Company, 1512.

MURPHY, hon. Charles—*Suite.*

Incidents et interpellations :

Club américain à Toronto (destruction), 892.
Débris du palais du Parlement, 838.
Destruction du club américain à Toronto, 892.
Immigration des veuves et des orphelins, 1169, 1393.
Munitions de guerre, 110.
Veuves et orphelins, immigration, 1169, 1393.

Projet de loi :

N° 8, Niagara, etc. ; rapport, 2593.

Questions :

Aitkins, *re* sir Max, 553, 2820.
Edifice des Douanes à Ottawa, 1625.
Exportation d'électricité, 695.
Ottawa—Edifice des Douanes, 1625.
Prohibition dans tout le Canada, la, 553.
Solde des militaires, la, 574 et suiv.
Wallace Shipyards, Ltd. (paiement à la), 1127.

Subsides (discussion des) :

Arts et agriculture—Santé des animaux, 3111 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3560 et suiv.
Ecoles de navigation, 720 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3668 et suiv.
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 759-765.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2139 et suiv.

NESBITT, Edward Walter (*Oxford-Nord*).

Budget :

Discussion générale, 1051 et suiv.
Voies et moyens, 1395 et suiv., 2069 et suiv., 2088 et suiv.

Documents (demandes de) :

Médecins examinateurs de recrues nommés depuis le commencement de la guerre, liste de, 1736.
Soldats invalidés, liste des pensions accordées aux, 1745 et suiv.

Incidents et interpellations :

Bataille en France, 1267.
Colombie-Britannique et canal de Panama, 4281 et suiv.
Enseignement professionnel des anciens soldats, l', 1698 et suiv.
Indemnités aux familles des soldats, 4293 et suiv.
Le fusil Ross, 4293 et suiv.
Publications du min. des Mines, 4061.
Québec-Saguenay—Chemin de fer, achat, 4301 et suiv.

Projets de loi :

Brantford, cité de, 990 ; disc. des art., 1730 ; amendé par le Sénat, 2e délibération, 2791.
N° 82, Fire Insurance Co. of Canada, 3e lect., 3367.
N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. générale, 2757 et suiv. ; disc. des art., 2767 et suiv. ; disc. des art. (reprise), 2777 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer : Disc. des art., 2876 et suiv.
Owen, James W., 1212 et suiv.
Prêts agricoles (n° 33) : Disc. générale, 969 et suiv.
N° 66, prohibition : Disc. des art., 2831 et suiv.

NESBITT, Edward Walter—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

N° 101, Québec-Saguenay, achat: Disc. générale, 4172 et suiv., 4199 et suiv.

N° 82, tendant à autoriser la Premier Insurance Company of Canada: 1ère lect., 2724; 2e lect., 2792.

Projets de résolution:

Emprunt de $75,000,000, 1903 et suiv.
Enseignement technique, 2314 et suiv.
Industrie du zinc, prime, 3177 et suiv.
Industrie linière, 1348-1349.
Prohibition, 2475-2476.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1884 et suiv.
Vote des femmes, 1258 et suiv.

Question:

Wagons-citernes, 556.

Subsides (discussion des):

Arts et agriculture—Santé des animaux, 3099 et suiv.
Canada et Afrique-Sud—Service de vapeurs, 2658.
Canada et les Antilles, etc.—Service de vapeurs, 2658.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3200 et suiv.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P., 3502 et suiv. (débat).
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, ch. de fer de la baie d'Hudson, 3536 et suiv.
Chemin de fer Canadien-Nord, prêt de $15,000,000, 4149 et suiv.
Chemins de fer et Canaux— Commission des chemins de fer, 3574 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4011 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3825 et suiv.
Commission d'économie et de développement, 3811 et suiv.
Port-Dover—Améliorations au port de, 3335.
Ports canadiens de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, 2654 et suiv.
Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3809-3810.
Indiens d'Ontario, 2793.
Indiens, Ontario et Québec, 2794.
Mines et commission géologique, 2440 et suiv.
Postes—Divers, 2858 et suiv.
Travaux publics—Port-Dover, améliorations au port, 3335.
Travaux publics—Alberta et Saskatchewan, ports et rivières, améliorations, 3470 et suiv.
Travaux publics—Angus-Est, édifice public, 2953.
Travaux publics—Brantford, salle d'exercice, 2960-2961.
Travaux publics—Brantford, édifice public, 2961.
Travaux publics—Copper-Cliff, édifice public, 2961.
Travaux publics—Cunnington, édifice public, 2961.
Travaux publics — Digues d'emmagasinage, 3481.
Travaux publics—Edifices publics, Grand' Mère, 2954.
Travaux publics—Edifices publics, 2953.
Travaux publics—Loyers, etc., 3806.
Travaux publics—Edifice de l'Est, 3781.

NESBITT, Edward Walter—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Travaux publics—Grand'Mère, édifice public, 2954.
Travaux publics—Edifices publics, Barrie, 2959 et suiv.
Travaux publics—Elmira, édifice public, 2966.
Travaux publics—Leamington, quai, 3335.
Travaux publics—Manitoba, rivière Rouge, améliorations, 3335.
Travaux publics—Rivière à l'Esturgeon, améliorations, 3335.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 859.
Travaux publics—Toronto, améliorations au port, 3494 et suiv.

NEELY, David Bradley (*Humboldt*).

Comité:

Remplacé par M. Carroll, comptes publics, 1033.

NICKLE, William Folger (*Kingston*).

Budget:

Voies et moyens, 1451 et suiv.

Incidents et interpellations:

Chemin de fer Québec-Saguenay, achat, 4311.
Pensions militaires, 4325 et suiv.

Projets de loi:

Lasher—Pour faire droit à Mary Phillis (n° 63): Dépôt, 1996; 1ère lect., 1996; 2e lect., 2087; 3e lect., 2594.

N° 87, modifiant la loi des chemins de fer: Disc. des art., 2887 et suiv.

N° 102, Kenny (Martha Isabella), faire droit: Dépôt, 3845; 1ère lect., 3845; 2e lect., 4040; 3e lect., 4221.

Queen's University à Kingston, fusion avec The School of Mining & Agriculture (n° 20), 1ère lect., 473; 2e lect., 989; disc. des art., 989; modifié, 989; réservé, 989; 3e lect., 1060; adoption, 1060.

Projet de résolution:

Question bilingue, 3896 et suiv.

NORTHRUP, William Barton (*Hastings-Est*).

Projets de loi:

N° 5, chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, art. 3 (délai), 988; article et bills réservés, 988.

British American Nickel Corporation, Limited, 1ère lect., 297; disc. générale, 989; réservé, 989; 3e lect., 1060; adoption, 1060.

Projets de résolution:

Divorces, procédure concernant les (dépôt), 617; réservé, 617, 797 et suiv., 822 et suiv.

Question bilingue, appel de la décision de l'Orateur, 3849.

OLIVER, hon. Frank (*Edmonton*).

Budget:

Discussion générale, 1269 et suiv.

Discours du Trône:

Discussion générale, 103 et suiv., 111 et suiv.

Documents (demandes de):

Banff—Squatters, transactions et paiements, 2386.

Cuisines de campagne fournies aux corps expéditionnaires, 699.

OLIVER, hon. Frank—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*
Gratifications, etc., aux soldats invalidés, 574.
Pensions des soldats, 574.
Personnes dépendantes des soldats, allocations, etc., aux, 574.
Soldats invalides, liste des pensions accordées aux, 1739 et suiv.

Incidents et interpellations:
Alberta septentrional — L'enrôlement dans, 4260.
Désordres à Edmonton, 925-926.
Edmonton, désordres à, 925-926.
Enseignement professionnel des anciens soldats, 1699 et suiv.
Fusil Ross, 4292 et suiv.
Homesteads volontaires, 3694-3695.
Indemnités aux familles de soldats, 4287 et suiv.
Pensions militaires, 4333 et suiv.
Réserve forestière dans la région de la rivière de l'Esprit, 3694, 4061.
Suffrage féminin, 1687.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 533 et suiv.

Projets de loi:
N° 98, chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec: Disc. des art., 3667.
N° 34, compagnies d'assurance, disc. générale, 979.
N° 66, faciliter l'exécution de la prohibition, 3090 et suiv.
N° 58, loi des grains: Disc. des art., 1789 et suiv., 1792 et suiv.
N° 47, loi des chemins de fer *re* le grain, 1371-1372.
N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2417 et suiv.
N° 8, Niagara, St. Catharines et Toronto; Disc. des art., 2539 et suiv.
N° 35, placements des Cies d'assurance: Disc. des art., 2518 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, achat: Disc. générale, 4170 et suiv., 4183 et suiv., 4194 et suiv.
N° 67, réserve de Saint-Pierre: Disc. des art., 2428; débat en 3e lect., 3067 et suiv.
N° 31 (Smith), Seventh-day Adventists, comité général, 2271; disc. des art., 2271-2272; 3e lect., 2272; adoption, 2272.
N° 25, Cie de téléphone Western Canada, 1731; disc. des art., 1980 et suiv.

Projets de résolution:
Blé (exonération du), 911 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 3455 et suiv.
Employés civils et soldats ,retour de la guerre (rés. Middlebro), 671 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000, 3431 et suiv.
Exonération du blé, 911 et suiv.
Question bilingue, 3948 et suiv.
Ratifier certains décrets, 3504 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre, 2162 et suiv.
Soldats, retour de la guerre et les emplois civils (rés. Middlebro), 671 et suiv.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2179 et suiv.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1878 et suiv.

Questions:
Adjudication de guerre, chaussures en toile, 616.
Allocations de séparations, 570 et suiv.

OLIVER, hon. Frank—*Suite.*

Questions—Suite.
Chaussettes, 924.
Chaussures en toile, 697.
Colombie-Britannique—Indiens, 888.
Cuisines de campagne, 566.
Fournitures de guerre, chaussures en toile, 697.
Fournitures de guerre, pardessus, 924.
Fournitures de guerre, pardessus (overshoes), 697.
Guerre, adjudication de, chaussures en toile, 616.
Indiens de la Colombie-Britannique, 888.
Locomotives à huile en Colombie-Britannique, 1628.
Mitrailleuses et fusils Ross, 616 et suiv.
Pardessus, 924.
Okanagan—Réserve indienne, 3294, 3847.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, 614.
Séparation, allocation de, 570 et suiv.
Soldats, bas pour les, 614.

Subsides (discussion des):
Administration des réserves forestières, 874.
Agriculture—Entomologie, 1480.
Agriculture—Santé des animaux, 1500.
Agriculture—Entrepôts frigorifiques, manutention des produits alimentaires, 1498 et suiv.
Alberta (protection des forêts de l'), 874.
Alberta (protection de l'arboriculture dans l'), 874.
Application de la loi des grains, 3345 et suiv., 3357 et suiv.
Arts et agriculture—Fruits, 1496-1497.
Bibliothèque du haut commissaire à Londres, 1019 et suiv.
Chemins de fer et Canaux: Canal Welland, 3619 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3220 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3611 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3538 et suiv.
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4135 et suiv.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-876-878.
Commission de conservation, 1020 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3827 et suiv., 4016 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3761 et suiv.
Divers—Remboursements, etc., 405.
Domaine public et parcs fédéraux—Gravure, lithographie, impression, etc., 885.
Forces hydrauliques au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta et dans la Colombie-Britannique, enquêtes *re* les, 875-876-878.
Haut commissaire intérimaire à Londres, 1006 et suiv.
Imprimerie Nationale—Fred. Cook. Le recrutement, 4256 et suiv.
Inspection des réserves forestières, 874.
Intérieur—Institutions scientifiques, relevés astronomiques, etc., 1386 et suiv., 2547 et suiv.
Intérieur—Immigration, agences, 2558 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2183 et suiv.
Irrigation, 878-879-883-884.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 713.
Graines—Application de la loi des, 3345 et suiv.

OLIVER, hon. Frank—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Justice—Pénitencier, Kingston, 2220 et suiv., 2256 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1445 et suiv., 1450 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3705 et suiv., 3754 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3668 et suiv.
Manitoba (protection des forêts du), 874.
Manitoba (protection de l'arboriculture au), 874.
Mines et commission géologique, 2453 et suiv., 2455, 2456.
Nord-Ouest (protection des forêts des territoires du), 874.
Travaux publics—Phares, etc., construction, 3598.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2141 et suiv.
Protection des forêts de l'Alberta, 874.
Protection des forêts du Manitoba, 874.
Protection de l'arboriculture dans l'Alberta, 874.
Protection de l'arboriculture en Saskatchewan, 874.
Protection de l'arboriculture au Manitoba, 874.
Protection des forêts de la Saskatchewan, 874.
Protection des forêts des territoires du Nord-Ouest, 874.
Revenu de l'Intérieur—Accise, 2262.
Réserves forestières (inspection et administration), 874.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-876-878.
Saskatchewan (protection des forêts de la), 874.
Saskatchewan, protection de l'arboriculture dans la), 874.
Saskatchewan—Lignes de télégraphe et de téléphone, 3482.
Service maritime et fluvial, dépenses casuelles, 746.
Subventions postales et paquebots, 3268 et suiv.
Terres et parcs fédéraux—Appointements service extérieur, 860-861-862.
Terres et parcs fédéraux—Arpentages, etc., 870-871.
Travaux publics—Alberta et Saskatchewan—Ponts et rivières, 3468 et suiv.
Terres et parcs fédéraux—Dépenses casuelles, publicité, etc., 862-866-867-868-869.
Traite des blanches, 1025.
Travaux publics—Edifices généraux, 3012.
Travaux publics—Grande-Prairie, salle pour les immigrants, 3008.
Travaux publics—Ligne télégraphique de Wood-Mountain, 3804 et suiv.
Travaux publics—Victoria-Harbour, améliorations, 3725.
Voies et moyens, 1971 et suiv.
Yukon—Administration, 981 et suiv.

ORATEUR (hon. Albert Sévigny) (*Dorchester*).

Adresse:
Au Gouverneur général, 4.

Comités:
Débats (membre du comité des), 3246.
Régie interne (membre), 39.

Communications:
Accusé de réception de l'adresse du Gouverneur général, 4.

ORATEUR (hon. Albert Sévigny)—*Suite.*

Communications—Suite.
Beauchesne, Arthur, sous-greffier de la Chambre, 834.
Boyce, C. W., nomination de greffier des pro-
Barbades, message de l'assemblée des Iles, 675.
Carter, M. W., nomination à la bibliothèque, 4336.
Horton, Albert, 4312.
Incendie du Parlement, messages de sympathie, 693.
Nomination de L. C. Panet, assist.-sergent d'armes, 80.
Owens, nomination de T. P., 4316.
Sergent d'armes, nom. d'un assistant, 80.

Vacances:
Aitkins, sir James, A.M. (Brandon), annonce de sa démission, 1.
Berman, Brown, 4120.
Garland, William E. (Carleton), annonce de sa démission, 1.
Lavallée, J. O., N.P., 4120.

Décisions:
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, amendement Pugsley, 4122.
Hughes, J. J. (I.P.-E.), 1787.
Intercolonial et Pacifique-Canadien—Echange de trafic, 2873.
Incident Pugsley-Meighen, 80.
Lois de la province de Québec sur l'enseignement. Réponse différée, 4120.
Messagers du service civil, 2874.
N° 12, Règle 21, 3463-3464-3466.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2346.
Question bilingue—Question *re* règlement, décision remise, 3789-3790.
Question bilingue—Question de règlement, 3848; appel, 3849; scrutin, 3849; décision maintenue, 3849.
Réserve de Saint-Pierre, 2427.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.

Incidents et interpellations:
Election de l'Orateur, 1.
Examens du service civil, 2598.
M. Lavallée, M.P., 3787, 4061.
Palais législatif—Incendie, message de la chambre de commerce des Barbades, 1336.
Re explications Turriff, 427.
Remarques après élection comme Orateur, 1.
Elu Orateur, 1.

Messages:
Accusé de réception de l'adresse par le Gouverneur général, 1169.
Alfred Carter, comptable de la bibliothèque, 3340.
Gouverneur général *re* sanction sur certains bills, 2941.
Gouverneur général *re* prorogation, 4339.
Bibliothécaires du Parlement, 3340.
Commission du service civil, 3340.
Réformes dans l'organisation du service sténographique (dépôt), 2515.

Subsides (discussion des):
Chambre des communes—Shrewood, Crossley, 4268 et suiv.

PACAUD, Lucien Turcotte (*Mégantic*).

Budget:
Discussion générale, 1145 et suiv.

PACAUD, Lucien Turcotte—*Suite.*

Documents (demande de) :

Dorchester—Service du transport des dépêches, 2282.
Service du transport des dépêches dans le comté de Dorchester, 2282.

Question :

Dorchester—Personnes nommées dans le service civil, 3063.

PAPINEAU, Louis J. (*Beauharnois*).

Documents (demande de) :

Farine donnée par le Canada aux Belges, article du *Montreal Gazette*, 2000.

Questions :

Chemins de fer—Refonte de la loi, 1337.
Soulanges—Creusage du canal de, 1845.

PAQUET, Eugène (*L'Islet*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 12 et suiv.

Documents (demande de) :

Avocats de la province de Québec employés par le gouvernement fédéral, 1908-1911, 1629.
Roy, J. Anthime, 2598.

Questions :

Aide aux expositions rurales, 3169.
Expositions rurales, aide, 3169.
Etalons, 924.
Fonctionnaires dans les ministères, 3845.
Industrie laitière, P.Q., 888.
Inspecteurs de l'industrie laitière dans la province de Québec, 888.
Reproducteurs de race bovine, 924.
Reproducteurs de race porcine, 924.
Transcontinental à Québec—Employés, 1508.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1460-1461.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2919 et suiv.
Intercolonial—Affaire Paradis, 2915.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2151 et suiv.

PARDEE, Frederick Forsyth (*Lambton-Ouest*).

Budget :

Voies et moyens, 2101.

Discours du Trône :

Discussion générale, 468 et suiv.

Documents (demandes de) :

Commissions nommées par le gouvernement depuis 1911, 618.
Ecorces pour tannages, 3386.

Incidents et interpellations :

Travaux de la Chambre, 1264-1265.

Projets de loi :

Craig, William Thomas—Faire droit (n° 103) : Dépôt, 4000 ; 1ère lect., 4000 ; 2e lect, 4040 ; 3e lect., 4221.
N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. des art. (reprise), 2779 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer : Disc. des art., 2877 et suiv.
N° 23, Ontario-Niagara Bridge, disc. des art., 1809 et suiv.

PARDEE, Frederick Forsyth—*Suite.*

Projets de résolution :

Industrie linière, 1354.
Question bilingue, 3969 et suiv.

Questions :

Achats d'obus—Demande d'enquête, 2350 et suiv.
Avances pour fabrication d'obus ou de fusils, 3244.
Commissaire de police sur le Transcontinental, 2824.
Commission des obus, avances, 3593.
Fonctionnaires civils—Allocations d'absences aux, 3385.
Le *Walrondo*, 4120.
Milice à Prince-Rupert, 3509.
Obus, fournitures de guerre, 787.
Prêt de $15,000,000 au C.-N., 4153 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Ecoles de navigation, 733 et suiv.
Glace à la Baie du Tonnerre, etc., 773 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1448 et suiv.
Navigation, écoles de, 733 et suiv.
Postes—Divers, 2853 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2151 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2847 et suiv.
Travaux publics—Fighting-Island (rivière Détroit), 3331.
Voies et moyens, 1938 et suiv.

PATENAUDE, hon. E. L. (*Hochelaga*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 541 et suiv.

Incidents et interpellations :

Discussion générale, 541 et suiv.
Présentation à la Chambre, 4.
Revenu de l'Intérieur (parties I, II, III), 1914-1915 (dépôt), 962.

Réponses aux questions :

Dionne, J. P., contre le roi, 3066.
Exportation d'électricité, 695.
Gelly, Aurèle, 1844.
Haanel, le Dr, 887.
Inspection des poids et mesures (tableau), 695.
Poids et mesures, inspection des (tableau), 695.
Revenu de l'Intérieur—Commis, 2667.

Subsides (discussion des) :

Revenu de l'Intérieur—Accise, 2261-2262.
Revenu de l'Intérieur—Falsification des denrées alimentaires, 2268-2269.
Revenu de l'Intérieur—Traitements, 685.

PROULX, Edmond (*Prescott*).

Documents (demandes de) :

Districts militaires 1, 2, 3—Officiers, 1219.
Haut commissariat à Londres—Personnel du, 2598.

Incidents et interpellations :

Employés de rangs inférieurs, appointements, 4263.
Hughes—Prochain voyage de sir Sam, 1169.
Le colonel J. Wesley Allison, 2110.
Messagers—Appointements, 4261.

Projet de loi :

N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. générale, 2734 et suiv.

PROULX, Edmond—*Suite.*

Projet de loi—Suite.

N° 66, prohibition, comité général, 2600, 3021 et suiv.

Projets de résolution :

Divorce, le, 799 et suiv.
Prohibition, 2473.
Question bilingue, 3972 et suiv.
Traitement des juges de la Saskatchewan, 2179 et suiv.
Vote des femmes, 1253 et suiv.

Questions :

Automobile Packard pour les postes, 1392.
Améliorations des tranchées, 3065.
Achat d'eau-de-vie, 2281.
Allison, John Wesley, 2597.
64e bataillon, officier de santé, 1127.
Bataillon de Sussex (médecin), 1216.
Burnet, le Dr, 1127.
Carleton Drug Company, 2665.
Carson, le général John, 887.
Chute, lieutenant A. H., 2596.
Forbes, Mackenzie, 3693.
Foster, A De Wett, 2281.
Lessard, le major-général, 567.
Secrétaire légiste du ministre de la Marine et des Pêcheries, 2281.
Shouldis, Mme, 1392.
Tibbits, Archibald, 2281.
Tremain, M.P., le colonel, 1733.
Voiture Packard pour les postes, 1392.
Willson (Beckles), 1390.

Subsides (discussion des) :

Berlin—Edifice public, 2960.
Burford—Edifice public, 2961.
Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4272 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2210 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2219 et suiv., 2239 et suiv.
Mines et commission géologique, 2441 et suiv.
Revenu de l'Intérieur—Falsification des denrées alimentaires, 2269.

PUGSLEY, hon. William (*St-Jean, N.-B.*).

Budget :

Voies et moyens, 1398 et suiv.

Discours du Trône :

Discussion générale, 69 et suiv., 81 et suiv.

Documents (demandes de) :

Bayfield, M., 618.
Brigade navale canadienne, 1761 et suiv.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P. (débat), 3503.
Colombie-Britannique, surintendant du dragage dans la, 618.
Contribution du Canada aux frais de la guerre, 838.
Dragage dans la Colombie-Britannique, surintendant du, 618.
Guerre, contribution du Canada, 838.
Nelson, J. L. (Pugsley), 618.
Surintendant du dragage dans la Colombie-Britannique, 618.
The Amalgamated Dry Dock and Engineering Company *re* cale-sèche à North-Vancouver, 1219.

Incidents et interpellations :

Affaires du gouvernement, 2001.
Allemands dans le service militaire canadien, 708 et suiv.

PUGSLEY, hon. William—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Canadiens-Allemands dans le service militaire, 708 et suiv.
Chemin de fer Nord-Canadien, 2774.
Colombie-Britannique et canal de Panama, 4278 et suiv.
Commerce transocéanique et la guerre, le, 661.
Commission Davidson, 3341.
Commission du commerce, 4260.
Commission des obus, 3647 et suiv.
Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, 2112 et suiv.
Construction des navires au Canada, 1696-1697.
Dépenses de guerre, 41.
Enrôlement des fonctionnaires publics, 1092.
Enrôlement des hommes de couleur, 2218.
Examens du service civil, 2568.
Explication Hepburn, 160 et suiv.
Explication sur le budget général des Travaux publics, 2942 et suiv.
Explication sur un fait personnel, 839.
Exploitation du Transcontinental, 2516.
Fait personnel, explication sur un, 839.
Fonctionnaires publics, enrôlement, 1092.
Fusil Ross, le, 4293 et suiv.
Grain dans l'Ouest, pléthore, 4060.
Homesteads—Perceptions sur la vente des, 3627.
Hôpitaux militaires, 577 et suiv.
Indemnités aux familles des soldats, 4290 et suiv.
Le colonel J. Wesley Allison, 2111.
Le commerce et l'industrie du Canada, 3138 et suiv.
L'industrie des constructions navales, 4239 et suiv.
Ministre de la Milice, 2726.
Navires de cabotage—Requisitionnement, 2066.
Palais du Parlement, reconstruction, 2112.
Palais législatif, plans, 4260.
Parents des soldats, 3727.
Pensions militaires, 4317 et suiv.
Poisson canadien en Angleterre, 2873.
Question de procédure, 3785.
Rainbow, 3452.
Recrues pour la marine royale, 3130-3131.
Transports et tarifs, 3257 et suiv.
Ventes de cartouches d'armes portatives, 1096 et suiv.

Projets de loi :

Allumettes à phosphore blanc (n° 37) : Disc. des art., 1568 et suiv., 1694 et suiv.
Avances aux cultivateurs (n° 33) (White) : Disc. des art., 1690.
Brantford, cité de, 989-990.
N° 15, compagnie du chemin de fer Pacific-Northern et Omineca, 988.
N° 98, chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, etc. : 2e lect., 3665 ; disc. des art., 3665 et suiv.
N° 95, droits payables à la Mount Royal Tunnel & Terminal Coy, Ltd. : Disc. des art., 3531.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto (Morphy) : Disc. des art., 2588 et suiv.
N° 58, loi des grains du Canada, disc. des art., 1794 et suiv.
N° 86, maison de réforme : Disc. des art., 2982 et suiv.
N° 75, modifiant la loi de la marine marchande *re* bateaux à moteur : Disc. des art., 2936 et suiv.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer : Disc. des art., 2878 et suiv.

PUGSLEY, hon. William—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2416 et suiv.
N° 90, modifiant la loi fédérale sur la tempérance: Disc. des art., 3453 et suiv.
N° 8, Niagara, Ste-Catherine et Toronto (Morphy): Disc. des art., 2543 et suiv.
N° 12, petite réclamation: Disc. des art., 3459 et suiv.
Placements des Cies d'assurance sur la vie (White) (n° 35): Disc. générale, 1691 et suiv.; disc. des art., 2550.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2675 et suiv., 2675 et suiv., 2826 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, achat: Disc. générale, 4172 et suiv., 4188 et suiv.: Disc. des art., 4234 et suiv.
N° 67, réserve indienne de Saint-Pierre: Déb. en 3e lect., 3077 et suiv.

Projets de résolution:

Achats d'obus, demande d'enquête, 1810 et suiv., 1897 et suiv.
Bureaux de placements nationaux (rés. Lemieux), 638 et suiv.
Canadien-Nord et G.-T.-P.—Prêts (disc. générale), 3748 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.), à Québec, com. général, 3512 et suiv.
Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus (mot. Laurier), 2620 et suiv.
Loi des banques—Prêts agricoles, 700 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre, 2165 et suiv.
Séances du matin, 2215.
Vancouver—Commissaires du port de, com. général, 1683; adoptée, 1685.
Vote des femmes, 1091, 1241 et suiv.

Subsides (discussion des):

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1453 et suiv.
Allan, J. B., pension, 1026.
Angleterre—Bibliothèque de droit, 1030 et suiv.
Annapolis et Londres—Service de vapeurs, 2652-2553-2554.
Arts et agriculture—*Patent Record*, 1453.
Bibliothèque du haut commissaire à Londres, 1017 et suiv.
Commission internationale, 1023 et suiv.
Commission de conservation, 1020 et suiv.
Conservation, commission de, 1020 et suiv.
Chambre des communes, Sherwood, Crossley, 4272 et suiv.
Chambre de communes, Saucier, F. X., 4274 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4013 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvernement, 3594 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2706 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer antiglisseurs et plaques de traverses, 1669 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3774 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, ponts, etc., 3202 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3435 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, G.-T.-P., 3179 et suiv.

PUGSLEY, hon. William—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Chemin de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, 3227 et suiv.
C.-N.—Prêt de $15,000,000, 4113 et suiv., 4122 et suiv.; amendement, 4118.
Douanes, 4051.
Ecoles de navigation, 722 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1717 et suiv.
Exposition de poisson, 2533 et suiv.
Finances—Académie royale des arts, 3291-3292.
Finances—Dépense casuelle, commis, crédit supplémentaire, 3283.
Gouvernement civil—Justice (administration), 1026 et suiv.
Gouvernement civil—Administration de la justice, 1026 et suiv.
Haut commissaire intérimaire à Londres, 1006 et suiv., 1017 et suiv.
Imprimerie nationale—Cook Fred., 4051.
Immigration chinoise—Appointements, 2559-2560.
Indiens nécessiteux — Colombie-Britannique, 3004 et suiv.
Immigration—Distributions des graines, etc., 2999 et suiv.
Intérieur—Gouvernement du Yukon, 1374 et suiv.
Intérieur—Institutions scientifiques, relevés astronomiques, 2546 et suiv.
Intérieur—Immigration, agences, 2553 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2191 et suiv.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2901 et suiv.
Intérieur—Yukon (gouvernement du), 1374 et suiv.
Intérieur—Institution scientifiques, relevés astronomiques, etc., 1383 et suiv.
Indiens, île du Prince-Edouard, fonctionnaires, 2810 et suiv.
Justice—Bibliothèque de droit à Londres, 1030 et suiv.
Mines—Commission géologique, rapports, etc., 4051.
Ministères en général—Dépenses casuelles crédit suppl., 3284.
Monument Champlain à Ottawa, 3292.
Navigation, écoles de, 722 et suiv.
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 757 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2477 et suiv.
Postes—Divers, 2855 et suiv.
Saint-Jean—Nouveau bureau de poste, 2952.
Service naval—Entretien et maintien des navires, 3029 et suiv.
Travaux publics—Cow-Bay, 3298.
Travaux publics—Digues d'emmagasinage, 3481.
Travaux publics—Fleuve Fraser, améliorations, 3335-3336.
Travaux publics—Goderich, améliorations au port, 3333.
Travaux publics—Havres et rivières, Bathurst, 3309.
Travaux publics—Kingston, améliorations au port, 3333 et suiv.
Travaux publics—Nouveau-Brusnwick, Fredericton, ferme expérimentale, 3310.
Travaux publics—Ports et rivières en général (Manitoba), 3337.
Travaux publics—Rivière des Français, digue, 3332.

PUGSLEY, hon. William—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Travaux publics—Rivière Rouge, écluse et digue à Saint-André, 3335.
Travaux publics—Sackville, édifice public, 2951.
Travaux publics—Saint-Jean, améliorations au port, 3491 et suiv.
Travaux publics—Surf-Inlet, quai, 3336-3337.
Terres et parcs fédéraux—Appointements, service extérieur, 851-852.
Travaux publics—Toronto, améliorations au port, 3495 et suiv.
Traite des blanches, 1025.
Travaux publics—Winnipeg, port, quais, 3335.

REID, hon. John D. (*Grenville*).

Comité:

Régie interne (membre), 39.

Documents (dépôt de):

Frontier—Service préventif des douanes, à, 664.
Huntingdon—Service préventif des douanes, à 665.
Statistiques des messageries du Canada au 30 juin 1915, 2974.
Statistiques des téléphones, 2974.
Service préventif des douanes à Huntington et Vicars, 665.
Vicars—Service préventif des douanes à, 665.

Incidents et interpellations:

Chatham, N.-B.—Transports locaux, 1788.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1505.
Intercolonial—Chef du mouvement, 2819.
Chemin de fer Québec-Saguenay, achat, 4306 et suiv., 4309 et suiv.
Colombie-Britannique et canal de Panama, 4278 et suiv.
Demandes de renseignements, 3628.
Dossier incomplet, Shédiac, 2067.
Estevan à Carlyle—Enneigement de la ligne d', 2773.
Fournitures de guerre—Caisses à obus, 2466.
Fusil Ross, 4297 et suiv.
Hillsborough (I.P.-E.), pont, 1504-1505.
Homesteads—Perceptions sur la vente des, 3627.
Industrie des constructions navales, 4242 et suiv.
Intercolonial—Approvisionnement de houille, 2218-2219.
Intercolonial—Collision à Val Brillant, 2159-2160.
Intercolonial et Pacifique-Canadien—Echange de trafic, 2873-2874.
Intercolonial—Insuffisance de wagons, 1787-1788.
Intercolonial—Explications, 1847.
Le colonel J. Wesley Allison, 2111.
Messagers du service permanent, 2898-2899.
Retrait d'un avis de motion, 80.
Trains de l'Ouest—Service des, 576; 537 et suiv.

Projets de loi:

N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto (Morphy): Disc. des art., 2586 et suiv.
N° 12, petites réclamations: 2e lect., 3458; disc. des art., 3458; 3e lect., 3468; adoption, 3468.
N° 21, marine marchande, disc. générale, 1368.
N° 23, Ontario-Niagara Bridge: Disc. des art., 1728-1729.

REID, hon. John D.—*Suite.*

Projets de loi—Suite.

N° 24, chemin de fer Toronto-Niagara & Western: Disc. des art., 3044 et suiv.
N° 25, Cie de téléphone Western Canada, 1731-1732.
N° 26, ville de Brantford: Disc. des art., 1706, 1729, 1730.
N° 87, modifiant la loi des chemins de fer en ce qui concerne les pouvoirs de la commission des chemins de fer, 3e lect., 2936.
N° 47, modifiant la loi des chemins de fer (Cochrane: Dépôt, 1265; 1ère lect., 1266; disc. des art., 1368 et suiv.
N° 75, modifiant la loi de la marine marchande *re* bateaux à moteur: Disc. des art., 2937.
N° 87, loi des chemins de fer *re* pouvoir de la commission des chemins de fer: Dépôt, 2819; 1ère lect., 2819; 2e lect., 2874; disc. des art., 2875 et suiv.; amendé, 2889; amendements adoptés, 2889.
N° 91, modifiant la loi des petites créances *re* les chemins de fer de l'Etat: Dépôt, 3061; 1ère lect., 3061; amendement du Sénat rejeté, 4062.
N° 98, chemin de fer de Saint-Jean (N. B.) à Québec: Dépôt, 3530; disc. des art., 3666 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay, achat: Disc. générale, 4170 et suiv., 4189 et suiv.; disc. des art., 4226 et suiv.

Projets de résolution:

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec: 1ère lect., 3530; 2e lect., 3530; com. général, 3510 et suiv.
Chemins de fer, rapport de la commission des, 523.
Chemins de fer et Canaux, 1915, rapport du ministère des, 523.
Commission d'enquête *re* renchérissement des vivres (dépôt), 886.
Ministère des Douanes (dépôt), 40.
Statistiques des canaux pour 1915, 4258.
Statistiques de chemins de fer: Dépôt, 2617.
Statistiques des télégraphes, 4186.
Transcontinental, 1915, commissaires du, 523.

Réponses aux questions:

Armstrong—Pont du lac, 2821.
Avis pour les travaux de Port Nelson, 2974.
Baie d'Hudson—Houille de Halifax à la, 1843.
Blue River M. & L. (la compagnie), 1125.
Breen's-Pond (brise-lames à), 1510.
Canal de Soulanges, 1088.
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'île du Prince-Edouard, 3168.
Chemins de fer—Commis, 2975.
Chemins de fer—Refonte de la loi, 1337.
Charbon sur les lignes de l'Etat, tarif du transport du, 567 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, division des, 569.
Chevaux—Interdiction de l'exportation, 1392.
Commissaire de police sur le Transcontinental, 2824.
Commission concernant le coût de la vie, 888.
Communications entre Eureka et New-Glasgow, 1090.
Colliers, importation de, 787.
Contrats de charbon, 556 et suiv.
Coût de la vie, 888.
Cribbin's-Point—Quai à, 1510.
Douane—Traitement des employés (tableau), 2274-2275.
Dempey, Ernest—Achat de pierre, 3245.
Eureka et New-Glasgow (communication), 1090.

REID, hon. John D.—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.

Evans, A. O., 1511, 1734.
Expédition du blé par le Transcontinental, 1337.
Ferguson, le Dr, 1089.
Hanover—Edifice public, 1511.
Houille d'Halifax à la baie d'Hudson, 1843.
Houille pour l'Intercolonial, 556.
Importation de laine, 2159.
Importations et exportations, 2158, 3908.
Importation de colliers, 787.
Inspecteurs d'obus, etc., 2105.
Intercolonial à Campbellton, surintendant de l', 554.
Intercolonial—Achat de matériel pour l', 2933.
Intercolonial, charbon acheté en Nouvelle-Ecosse, pour l', 558.
Intercolonial—Nominations, 1087.
Intercolonial—Section Truro-Moncton, 3509.
Intercolonial—Tarif de transport, 1507.
Intercolonial—Taux de transport sur les produits forestiers, 1734.
Intercolonial, traverses pour l', 568.
Intercolonial—Wagons à marchandises, 2461.
Jardin de la station d'Antigonish, 2158.
La Cie Blue River M. & L., 1125.
Locomotives, 2669.
Locomotives à huile en Colombie-Britannique, 1628.
Medicine-Hat—Edifice des douanes, 1511.
Mitchell, Moses, 3568.
Moosejaw—Bureau des douanes, 2276.
New-Glasgow et Eureka (communications), 1090.
Port-Nelson—Bétail vivant, 2821.
Port-Nelson (drague), 2820.
Port-Nelson—Quai, 2820.
Pugwash — Embranchement industriel de, 3167.
Regina—Installation du Revenu de l'Intérieur, 1510.
Renchérissement des vivres, 886.
Revenu de l'Intérieur—Installation à Regina, 1510.
Revenus des douanes (tableau), 2274.
River-John, les douanes à, 1569.
Saint-Amour, A. C., 3568.
Saint-Jean—Exportations, 3694.
Shelburne—Droits de douane, 1846.
Shelburne (N.-E.)—Importations à, 1337.
Skeffington, George, 1508.
Soulanges—Canal, 1088.
Soulanges—Creusage du canal de, 1845.
Soulanges—Jetée du canal, 1509.
Steamers du gouvernement, 1126.
Stewart—Saisie d'automobile, 1510.
Taxes à payer par les banques, 2282.
Tracadie—Travaux de réfection au port de, 1510.
Transcontinental—Expédition du blé, 1337.
Transcontinental à Québec—Employés, 1508.
Transcontinental, tarif d'entier parcours sur le, 567.
Tyrian, de Halifax, le, 1508.
Vale Railway, 3167.
Valleyfield—Brise-lames, 2822.
Wellington—Améliorations au port de, 2273.

Subsides (discussion des):

Chemins de fer et Canaux—Canal Welland, 3617 et suiv.
Canal de la Trent—Améliorations, 3571.
Chemins de fer et Canaux—Ingénieur en chef, traitements et dépenses casuelles, 686.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer antiglisseurs et plaques de traverses, tableau, frais d'exploitation, 1669, 1672.

REID, hon. John D.—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3223 et suiv.
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4164 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, G.-T.-P., 3179 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer antiglisseurs et plaques de traverses, 1669 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3608 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, ponts, etc., 3196 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvernement, 3590 et suiv.
Canaux—Galops, 3778 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2705 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3534 et suiv.
Commission du service civil, 688 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3824 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—C.-N.R., prêt de $15,000,000, 4171 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Québec, pont, 3596 et suiv.
Douanes—Appointements et dépenses imprévues, 3813 et suiv.
Dépenses imprévues, liste des électeurs, 4257.
Douanes—Ministère des, traitements, 684.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2899 et suiv.
Intercolonial—Affaire Paradis, 2914.
Ministère des Douanes—Traitements, 684.
Perception des droits de douane, 4251 et suiv.
Douanes, 405.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3760 et suiv.
Service civil—Commission du, 688 et suiv.
Travaux publics—Appointements et dépenses éventuelles, 687.

RHODES, Edgar N., Orateur-suppléant (*Cumberland*).

Comités:

Comité général, président du, 549.

Incidents:

Enquête des obus, 3565-3566.
Question de procédure, 3785.
Vacances, 3564.

Projet de résolution:

Emprunt de guerre de $250,000,000, 3422 et suiv.

Subsides (discussion des):

Bibliothèque du haut commissaire à Londres, 1018.
Haut commissaire à Londres, bibliothèque, 1018.

ROBB, James Alexander (*Huntingdon*).

Budget:

Voies et moyens, 2073.

Documents (demandes de):

Frontier, P.Q.—Station du service de surveillance des douanes à, 664 et suiv.
Huntingdon—Service préventif des douanes à, 664 et suiv.

ROBB, James Alexander—*Suite.*

Documents (demandes de)—*Suite.*

Service préventif des douanes à Vicars, 664 et suiv.
Vicars—Service préventif des douanes à, 664 et suiv.

Incident :

Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 535 et suiv.

Projet de résolution :

Question bilingue, 3945.

Subsides (discussion des) :

Arts et agriculture—Santé des animaux, 3103 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3546 et suiv.
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4164 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3768 et suiv.
Dragage—Ontario et Québec, 3796.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2928 et suiv.
Milice—Allocations de milice active, 1449 et suiv.
Postes—Divers, 2851 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 857.

ROCHE, hon. William James (*Marquette*).

Comité :

Régie interne (nommé membre), 39.

Incidents :

Demande de documents *re* graines de semence, 1898.
Enrôlement d'ouvriers étrangers, 3295.
Graines de semence, dettes pour les, 1686-1687.
Guerre sur les terres, taxe de, 786.
Réserve forestière de Spirit-River, 4061.
Service militaire obligatoire, 613.
Taxe de guerre sur les terres, 786.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 526 et suiv.

Projets de loi :

N° 67, réserve indienne de Saint-Pierre : Dépôt, 2172 ; 1ère lect., 2172 ; 2e lect., 2428 ; disc. des art., 2428 ; rapport, 2430 ; débat en 3e lect., 3067 et suiv. ; 3e lect. et adoption, 3089.
N° 80, modifiant la loi relative aux parcs et réserves : Dépôt, 2617 ; 1ère lect., 2617 ; 3e lect., 2791 ; adoption, 2791.
N° 84, Pour inclure certaines réserves scolaires et pour que certaines terres fédérales soient comprises dans le district d'irrigation Taher, province de l'Alberta : Dépôt, 2724 ; 1ère lect., 2724 ; 2e lect., 2940 ; disc. des art., 2940, 2941 ; 3e lect., 2978.
N° 95, compagnie Mont-Royal, concernant les redevances à payer à la : Dépôt, 3383 ; 1ère lect., 3383.

Projets de résolution :

Ratifier certains décrets, 3504 et suiv.
Réserve de Saint-Pierre, 2160 et suiv., 2172.

Rapports :

Affaires indiennes, rapport du département des (dépôt), 80.
Département des études topographiques au 31 mars 1915 : Dépôt, 3383.
Ministère de l'Intérieur, 1915, 5.

ROCHE, hon. William James—*Suite.*

Réponses aux questions :

Achats de semence, 923, 924.
Affaires indiennes—Commis du service des, 2934.
Agents d'immigration à Montréal, 1511.
Boucher, le Dr, 1627.
Colombie-Britannique—Indiens, 888.
Coopération avec les provinces en matière d'immigration, 1997-1998.
Drab, Max, 1510.
Dettes pour graines de semence, 791, 1169.
Evidences of Industrial Ascendency of Nova Scotia et autres journaux—Montants payés, 3243.
Ferguson, T. R., 923.
Fielding (P.M.), 2280.
Fournitures de guerre—Couvertures, etc., 1507.
Genest, S. M., 923.
Graines de semence, dettes pour les, 791.
Halifax Herald, 3242.
Ham, Mme Burlington, 992.
Immigrants autrichiens et allemands, 567.
Immigration, 1219.
Immigration au Canada, 559.
Immigration et production (2), 1338-1339.
Immigration—Chambre de commerce de Toronto, 1339.
Indiens de la Colombie-Britannique, 888.
Kitsilano—Réserve indienne, 1733.
La commision des terres des Indiens, 2159.
Langfeldt, le Dr, 614 et suiv.
Main-d'œuvre—Importation en Colombie-Britannique, 1393.
Manitoba—Terres des écoles, 3847.
Max Von Laszowski, 992.
Montréal—Agents d'immigration, 1511.
O'Kanagan—Réserve indienne, 3294, 3847.
Ouvriers de fermes, 1999.
Paiements et préemptions, 552.
Réserve forestière de la Montagne-à-la-Pluie, 663.
Réserve sauvage de Saint-Pierre, 614.
Semences, achats de, 923, 924.
Tibbits, W., 1511.
Toronto (chambre de commerce), immigration, 1339.

Subsides (discussion des) :

Administration des réserves forestières, 872-873-874.
Alberta—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-876-877-878.
Alberta (protection de l'arboriculture dans l'), 872-873-874.
Alberta (protection des forêts de l'), 872-873-874.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-876-877-878.
C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4114 et suiv.
Forces hydrauliques au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta et dans la Colombie-Britannique — Enquêtes sur les, 875-876-877-878.
Immigration—Distribution des graines, etc., 2998 et suiv.
Immigration chinoise—Appointements, 2559-2560.
Immigration chinoise — Dépenses casuelles, 2560-2561.
Intérieur—Immigration, agences, 2553 et suiv.
Indiens, Ile-du-Prince-Edouard, fonctionnaires, 2809 et suiv.
Indiens nécessiteux — Colombie-Britannique, 3004 et suiv.
Indiens (instruction des), 2818.
Indiens—Nouvelle-Ecosse, inspecteur, 2794 et suiv.

ROCHE, hon. William James—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*
Indiens—Ontario, 2793.
Indiens—Nouveau-Brunswick, agents, 2802 et suiv.
Inspection des réserves forestières, 872-873-874.
Indiens—Ontario et Québec, 2794.
Intérieur—Gouvernement du Yukon, 1372 et suiv.
Intérieur—Institutions scientifiques, relevés astronomiques, etc., 1383 et suiv.; réservé, 1388; relevés astronomiques, 2546 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2180 et suiv.
Intérieur—Yukon (gouvernement du), 1372 et suiv.
Irrigation, 878-879-880-881-882-883-884.
Manitoba—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-876-877-878.
Manitoba (protection de l'arboriculture au), 872-873-874.
Manitoba (protection des forêts du), 872-873-874.
Murray-Bay—Réparation au quai, 3323.
Nord-Ouest (protection des forêts des territoires du), 872-873-874.
Protection de l'arboriculture dans l'Alberta, 872-873-874.
Protection de l'arboriculture en Saskatchewan, 872-873-874.
Protection de l'arboriculture au Manitoba, 872-873-874.
Protection des forêts de l'Alberta, 872-873-874.
Protection des forêts du Manitoba, 872-873-874.
Protection des forêts des territoires du Nord-Ouest, 872-873-874.
Rennes (protection des), 875.
Réserves forestières (inspection et administration), 872-873-874.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 975-876-877-878.
Saskatchewan (protection de l'arboriculture dans la), 872-873-874.
Terres et parcs fédéraux—Appointements, service extérieur, 850 et suiv., 861 et suiv.
Terres et parcs fédéraux (protection des troupeaux de rennes), 875.
Terres et parcs fédéraux—Dépenses casuelles, publicité, etc., 862-863-865-867-868.
Terres et parcs fédéraux—Arpentages, etc., 869-870-871.
Terres et parcs fédéraux—Salaire de John Mason, charpentier, 869; crédit biffé, 869.
Territoires du Nord-Ouest—Emoluments du commissaire, 980.
Yukon—Administration, 980 et suiv.

ROGERS, hon. Robert (*Winnipeg*).

Discours du Trône:
Transmission au Gouverneur général de l'adresse en réponse au discours du trône, 549; adoptée, 549.

Documents (dépôt de):
Brigade navale canadienne, 1765 et suiv.

Incidents:
Acoustique de la Chambre, 644.
Approvisionnement de l'eau de la rivière Saskatchewan, 3341.
Baie Georgienne—Distribution du rapport *re* le canal, 3501.
Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, 2115 et suiv.
Débris du palais du Parlement, 838.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Incidents—Suite.
Demandes de documents, 3340-3341.
Edifice du Parlement (l'incendie du), 926-927
Enquête sur les obus, 3564 et suiv.
Etrangers internés employés dans les fermes, 2775.
Explications sur le budget général du ministère des Travaux publics, 2942 et suiv.
Explication sur un fait personnel, 1092.
Fusil Ross, 4293 et suiv. tableau, 4296.
Indemnités aux familles des soldats, 4292 et suiv.
Intercolonial—Collision à Val Brillant, 2158.
Laplante, Mme, 4292.
L'incendie du palais législatif, 926-927.
Livraison d'obus, 1688.
Magistrature de Québec—Vacance, 1092.
Messagers du service permanent, 2899.
Palais législatif—Plans, 2065, 4260.
Palais législatif—Reconstruction, 2111, 3194.
Parlement, débris du palais du, 838.
Question de procédure, 3785.
Requête au gouvernement *re* la loi 5, G. v, chap. 45 de la province d'Ontario, 1898.
Salaires courants, 3627.
Scammell, J. K., 1211.
Séances à deux heures, 3449-3450.
Séances du samedi, 3569-3570.
Témiscouata—Travaux publics, 4261.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.
Travaux de la Chambre, 2317.
Vente de munitions pour armes portatives, 3341.
Vacances, 3570.
Valcartier—Expropriation de terrains, 1362.
Winnipeg—Troubles, 2671.

Projets de loi:
Placements des Cies d'assurance sur la vie (n° 35) (White): Disc. générale, 1694.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. générale, 2726 et suiv.
N° 84, tendant à inclure certaines terres d'écoles dans la région de Taber: Disc. des art., 2940.
N° 101, Québec-Saguenay, achat, disc. générale, 3585, 4184.

Projets de résolution:
Blé (exonération du), 918 et suiv., 1093 et suiv.
Bureaux de placements nationaux (rés. Lemieux), 631 et suiv.
Enseignement technique, 2315 et suiv.
Séances du matin, 2215.
Vote des femmes, 1091, 1259 et suiv.

Rapports:
Commission *re* l'incendie du palais législatif, 4186.
Commission des eaux internationales relativement à la rivière Saint-Jean: Dépôt, 1706.
Rapport du ministère des Travaux publics, 5.

Réponses aux questions:
Ajax et *Mudlark*, charbon aux dragueurs, 566.
Améliorations des ports et rivières, 889.
Baie Saint-Laurent (N.-B.)—Bureau de télégraphe de la, 1628.
Bâtisse des douanes à Montréal, 2596.
Bois de chauffage au Lazaret de Tracadie, 2933.
Brise-lames à Meat-Cove, 788.
Câble sous-marin aux Iles de la Madeleine, 789.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Réponses aux questions—Suite.
Carleton, ouvrages de protection de la plage de, 555.
Cole-Harbour—Quai à, 787.
Demande de travaux publics, 1896.
Dépenses dans Inverness, 889.
D'Israëli—Quai, 3729.
Dragage à l'Ile du Prince-Edouard, 888.
Eastern-Harbour (dragage à), 790, 889.
Edifice des Douanes à Ottawa, 1626.
Employés des Travaux publics à Charlottetown, 2933.
Fournitures de guerre, île du Prince-Edouard, 3566-3567.
Fournitures de guerre, Windsor (N.-E.), 3567.
Gobeil, A., 1629.
Graines de semence, le nantissement des, 789.
Hôtel Carslake, 3728.
Iles de la Madeleine—Câble sous-marin aux, 789.
Ile du Cap-Breton—Dragage, 2277.
Ile du Prince-Edouard—Dragage, 888.
Importations et exportations, 2158.
Inspection des poids et mesures, 2595.
Inverness (dépenses dans), 889.
Joliette—Bureau de poste, 3728.
Joliette—Bureaux publics, 3728.
Kastella, A., 1626.
L'Assomption—Quai de, 2279.
Lazaret de Tracadie—Bois de chauffage, 2933.
Little-Sands—Brise-lames, 2280.
Louiseville—Bureaux de poste de, 566 et suiv.
Maria—Ouvrages de protection de la plage de, 555.
Meat-Cove—Brise-lames à, 788.
Medicine-Hat—Bureau de poste de, 553.
Montréal—Edifice de la douane, 2281.
Moosejaw—Entrepôt de vérification, 1627.
Murchie's-Channel—Quai, 1735.
Nantissement du grain de semence, 789.
New-Carlisle—Quai de, 554.
Ottawa—Edifice des douanes, 1626.
Paspébiac—Quai de, 555.
Pictou—Communications téléphoniques dans, 569.
Pont Marcotte, 2275.
Port-Hood—Quai de, 790.
Poteaux de télégraphe à Victoria (N.-E.), 788.
Pupitres, achats de, 1340.
Quai à Cole-Harbour, 787.
Quai de Port-Hood, 790.
Rivière-au-Renard—Brise-lames, 1846.
Rivière-du-Loup—Dragage, 2597.
Solliciteur général (aménagement du bureau du), 1125.
Sous-receveur général à Regina, bureau du, 573.
Summerside—Bureau de poste, 2109.
Swift-Current—Bureau de poste, 1089.
Temiscaming—Barrage, 2669.
Travaux publics—Fonctionnaires du ministère des, 3243.
Victoria (N.-E.)—Bureaux de télégraphe du comté de, 2725.
Victoria (N.-E.)—Poteaux de télégraphe à, 788.
Victoria—Télégraphes du gouvernement dans le comté de, 568.
Walrondo, le, 4120.
Wallace Shipyards, Ltd. (paiements à la), 1127.
Yarmouth—Dragage à, 570.
Yarmouth—Les travaux publics dans le comté de, 1998.
Yarmouth—Travaux publics à, 569 et suiv.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Subsides (discussion des) :
Auditeur général—Cinq commis, 3813.
Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4266 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3571 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3615 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—G.-T.-P., directeur du gouvernement, 3592 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4118 et suiv.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1708 et suiv., 1724 et suiv.
Enseignement technique, 1727.
Gouvernement civil—Administration de la justice, 1027 et suiv.
Imprimerie nationale—Fred. Cook. Le recrutement, 4255 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, 2700 et suiv.
Mines—Commission géologique, explorations, relevés, etc., 2452, 2454-2455.
Postes—Divers, 2850 et suiv.
Travaux publics—
Alberta, 3006.
Alberta et Saskatchewan—Ports et rivières, 3468 et suiv.
Alberta et Saskatchewan—Lignes télégraques et téléphoniques, 3806.
Angus-Est—Edifice public, 2953.
Anse Saint-Jean—Quai, 3792.
Baie Fortune (I.P.-E.), 3805.
Baie Georgienne, 3482.
Baie St-Paul—Quai et mur de soutènement, 3312.
Berlin—Edifice public, 2960.
Berthier—Edifice public, 2953.
Bessano—Edifice public, 3007.
Bouctouche—Edifice public, 2950.
Brantford—Salle d'exercices, 2960.
Brudenell—Quai, 3301.
Burford—Edifice public, 2960.
Burk's-Falls—Edifice public, 2961.
Calgary—Salle d'exercices, 3783.
Canal de la Trent—Améliorations, 3571.
Cap-Chat—Jetée de dérivation, 3312.
Cap-Rosier—Mole, 3312.
Cayuga—Edifice public, 3782.
Chandler—Quai, 3312.
Cobourg—Edifice public, 2961.
Cobourg—Quai de l'est, 3794.
Colombie-Britannique—Fleuve Fraser, 3795.
Commission international—Fleuve St-Jean, 3481.
Cow-Bay, 3298.
Crédits en général, 3010 et suiv.
Cunnington—Edifice public, 2961.
Digue d'emmagasinage, 3481.
Divers—Division de l'architecture, 3474-3475.
Divers—Division du génie, 3475 et suiv.
Dragage—Ontario et Québec, 3796.
Durham—Edifice public, 2961 et suiv.
Edmonton—Bureau de poste, 3007.
Edmonton—Entrepôt de vérification, 3007.
Edmonton—Salle d'exercices, 3007.
Edouard VII—Monument, 3480-3481.
Edifice de l'est, 3781.
Edifices du gouvernement, 3016.
Edifices fédéraux, 3012.
Edifices fédéraux—Ottawa, service téléphonique, 3014.
Edifices publics—Angus-Est, 2953.
Edifices publics—Barrie, 2959 et suiv.
Edifices publics—Berthier, 2953.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Travaux publics—*Suite.*

Edifices publics—Edifice du revenu, 2957.
Edifices publics—Hull, bureau de poste, 2954.
Edifices publics—Gaspé, 2954.
Edifices publics—Grand'Mère, 2954.
Edifices publics—Grosse-Ile, 2954.
Edifices publics—Jeune Lorette, 2955.
Edifices publics—Joliette, 2955.
Edifices publics—Loyers, etc., 3013, 3806.
Edifices publics—Maisonneuve, 2955.
Edifices publics—Malbaie, 2957-2958.
Edifices publics—Québec, parc Savard, 2958.
Edifices publics—Montréal, bureau de poste général, 2955.
Edifices publics—Montréal, nouvelle caserne, 2956.
Edifices publics—Montréal, station postale "A", 2956.
Edifices publics—Montréal, station postale "G", 2956.
Edifices publics—Nouvelle-Ecosse, 2949.
Edifices publics—Québec, parc Savard, 2958.
Edifices publics—Québec, bureau de poste, 2958.
Edifices publics—Sainte-Agathe-des-Monts, 2958-2959.
Edifices publics—Shawville, 2958.
Edifices publics—Sherbrooke, 2958.
Edifices publics—Trois-Rivières, 2959.
Edifices publics—Verdun, 2959.
Fighting-Island (rivière Détroit), 3331.
Fleuve Fraser—Améliorations, 3335-3336.
Fort-Frances—Quai, 3331.
Fort-William—Edifice public, 2966.
Galerie nationale des arts, Ottawa, 3482.
Galt—Salle d'exercices, 2966.
Gaspé—Edifice public, 2954.
Goderich—Améliorations au port, 3332-3333.
Grand Bend, 3794.
Grande-Prairie—Salle d'immigrants, 3008.
Grand'Mère—Edifice public, 2954.
Grands-Mechins—Quai, 3792.
Green-Point (Beresford)—Brise-lames, 3310.
Grosse-Ile—Edifice, 2954.
Grosse-Ile—Quais, 3313.
Hamilton—Améliorations au port, 3333.
Hamilton—Edifice public, 2966.
Harrington—Quai, 3313.
Havres et rivières—Bathurst, 3308-3309.
Hull—Edifice public, bureau de poste, 2954.
Iles de la Madeleine—Baie de l'hôpital, brise-lames, 3313.
Ile Perrot—Quai, 3313-3314.
Jeune Lorette—Edifice public, 2955.
Joliette—Edifice public, 2955.
Kemptville—Edifice public, 2966.
Kingston—Edifice public, 2966.
Kingston—Améliorations au port, 3333 et suiv.
Kingston—Collège militaire royal, 3782.
Lachine—Quai, 3315.
Lac Porter—Chenal, 3298-3299-3300.
La Monnaie à Ottawa, 3782.
Latour—Monument à madame, 3482.
Leamington—Quai, 3335.
Lévis—Bassin de radoub, 3805.
Lignes télégraphiques et téléphoniques, P.Q. —Améliorations, 3468.
Lignes télégraphiques—Reconstruction, 3338-3339.
Lindsay—Edifice public, 2967.
Loyers, 3015.
Maisonneuve—Edifice public, 2955.
Malbaie—Edifice, 2957-2958.
Malbaie—Jetée, 3323.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Travaux publics—*Suite.*

Manitoba—Altamount, 2973.
Manitoba—Rivière Rouge, améliorations, 3335.
Milverton—Edifice public, 2967.
Mont-Laurier—Edifice public, 2955.
Montréal—Station postale "G", 2956.
Montréal—Edifice du revenu, 2957.
Montréal—Nouvelle caserne, 2956.
Montréal—Station postale "G", 2956.
Montréal—Bureau de poste général, 2955.
Moosejaw—Ligne télégraphique de Wood-Mountain, 3803 et suiv.
Millbrook, 2967.
Napanee—Edifice public, 2967.
North-Lake—Port, 3307-3308.
Nouveau-Brunswick—Cap-Bold, 3309-3310.
Nouveau-Brunswick, 2950.
Nouveau-Brunswick—Dorchester, quai, 3310.
Nouveau-Brunswick—Kouchibouguac, 3790-3791.
Nouveau-Brunswick—Fredericton, ferme expérimentale, 3310.
Nouvelle-Ecosse—Yarmouth, améliorations au havre, 3300-3301.
Nouvelle-Ecosse—Ports et rivières, 3783-3784.
Nouvelle-Ecosse—Douane de Halifax, 3806.
Oakville—Edifice public, 2967.
Ottawa—Edifices administratifs, aménagement, 2967.
Ottawa—Edifices administratifs, fils métalliques, 2970.
Ottawa—Edifice central, 3781.
Ottawa—Edifice du Parlement, améliorations, 2968.
Ottawa—Edifices publics, appareils de sauvetage, 3782.
Ottawa—Nouvelle salle d'exercices, 2968.
Outillage du dragage, 3337-3338.
Palmerston—Edifice public, 2970.
Pembroke—Salle d'exercices, 2971.
Peterborough—Edifice public, 2971.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparations, 768 et suiv.
Pictou—Edifice des douanes, etc., crédit rayé, 2949.
Parry-Sound—Réclamation Robinson, Walton et White, 3794.
Port-Burwell—Quais, 3794.
Port-Dover—Améliorations au port, 3335.
Ports et rivières en général (Ontario)—Améliorations et réparations, 3333.
Ports et rivières en général—Réfections et améliorations, 3310.
Ports et rivières, Ontario, 3331.
Ports et rivières en général—Réparations et améliorations, 3301 et suiv.
Ports et rivières—Québec, brise-lames à l'Anse-à-Blondel, 3311.
Ports et rivières—Anse-à-Beaufils, 3312.
Ports et rivières—Bruce-Mines, quai, 3793.
Ports et rivières en général (Manitoba), 3337.
Port-Stanley, 3794.
Port-Lewis—Quai, 3792.
Québec—Bureau de poste, 2958.
Québec—Laprairie, travaux de protection, 3316 et suiv.
Québec—Parc Savard, 2958.
Québec—Rivière Saint-Charles, 3723 et suiv.
Quyon—T. et J. Moran, réclamation, 3793.
Regina—Améliorations locales, 3782.
Rideau-Hall, 3014.
Rimouski—Aqueduc au quai, 3793.
Rimouski—Port, 3324 et suiv.

ROGERS, hon. Robert—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Fin.*

Travaux publics—*Fin.*
Rivière aux Français—Brise-lames, 3725.
Rivière de l'Est—Améliorations, 3298.
Rivière-du-Loup (Fraserville)—Amélioration du port, 3327-3328.
Rivière des Français—Digue, 3332.
Rivière-du-Loup (en haut)—Ecluse et digue, 3328.
Rivière Laguerre—Améliorations, 3328.
Rivière Stickine—Améliorations, 3336.
Rivière à l'Esturgeon—Améliorations, 3335.
Temiscaming-Nord—Quai, 3323 et suiv.
Toronto—Améliorations au port, 3494 et suiv.
Toronto—Edifices militaires, 2972 et suiv.
Toronto—Station centrale, 2971 et suiv.
Tracadie—Brise-lames, etc., 3310-3311.
Trois-Rivières—Edifice public, 2959.
Trois-Rivières—Quai, 3330.
Sainte-Agathe-des-Monts — Edifice public, 2958-2959.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière—Quai, 3327.
Sainte-Anne-du-Saguenay—Quai, etc., 3329.
Sainte-Croix—Quai, 3329-3330.
Sainte-Pétronille—Ile d'Orléans, quai, 3330.
Saint-Jean—Ile d'Orléans, 3330.
Saint-Jean—Nouveau bureau de poste, 2952.
Saint-Irenée—Quai, 3330.
Saint-Jean-Ouest (N.-B.)—Edifice d'inspection médicale, 3781.
Saint-Léonard (N.-B.) et Van Buren (Maine)—Pont interprovincial, 3797 et suiv.
Saint-Jean—Améliorations au port, 3491 et suiv.
Ste-Cécile-du-Bic—Quai et port, 3329.
Ste-Anne-des-Monts—Débarcadère, 3328.
St-Germain de Kamouraska, 3330.
Saskatchewan, 2974.
Saskatchewan—Lignes télégraphiques et téléphoniques, 3483 et suiv.
Shawville—Edifice, 2958.
Shédiac—Edifice public, 2952.
Sherbrooke—Edifice public, 2958.
Stewart—Quai, 3336.
Surf-Inlet—Quai, 3336-3337.
Sutherland—Edifice public, 3783.
Valleyfield—Quai, 3330.
Vancouver—Salle de détention, 3009.
Vegreville—Edifice public, 3009.
Verdun—Edifice public, 2959.
Victoria—Observatoire, 3009.
Victoria-Harbour—Améliorations, 3725.
Victoria—Travaux publcs, 3783.
Winnipeg—Edifice pour l'immigration, 3782.
Winnipeg—Port, quai, 3335.
Winnipeg—Receveur pour la transmission des effets postaux, 3782.
Yukon—Edifice public, 3017.

ROSS, Duncan Campbell (*Middlesex-Ouest*).

Budget:

Discussion générale, 1066 et suiv.

Question:

Beehan, J. J., 3568.

Subsides (discussion des):

Arts et agriculture—Santé des animaux, 3103 et suiv.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2848 et suiv.
Voies et moyens, 1942 et suiv.

SCHAFFNER, Frederick Laurence (*Souris*).

Incidents et interpellations:

Indemnités aux familles des soldats, 4289 et suiv.
Rectification du compte rendu, 3340.
Réinscription du bill n° 88, remboursement d'honoraire, 3293.

Projets de loi:

N° 58, loi des grains du Canada: Disc. des art., 1794 et suiv.
Canadian Indemnity Co. (n° 17): 1ère lect., 473; 2e lect., 613; 3e lect., 1190.
N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2420 et suiv.
N° 74, impôt sur les profits du commerce; disc. générale, 2732 et suiv.
N° 88, Manitoba and Saskatchewan Bible Society: 1ère lect., 2872; 2e lect., 3220; 3e lect., 3367.

Rapports:

Comité des Débats—Adoption, 3293.
Comité des impressions publiques, 4338.

Question:

Sunnybrae—Service du courrier, 1626.

Subsides (discussion des):

Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3206, 3230 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3543 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4006 et suiv.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2222 et suiv.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2156 et suiv.

SCOTT, Frank Stewart (*Waterloo-Sud*).

Discours du Trône:

Discussion générale, 177 et suiv.

Projet de loi:

N° 92, Robert Charles Vondreau (faire droit), 2e lect., 3220 3e lect., 3367.

SEGUIN, Paul Arthur (*L'Assomption*).

Documents (demandes de):

Maître de poste de St-Esprit, 574.
St-Esprit, maître de poste de la paroisse de, 574.

Incidents et interpellations:

Fait personnel, 2343.

Projet de résolution:

Prohibition des liqueurs enivrantes, 2336 et suiv.

Questions:

Joliette—Bureau de poste, 3728.
Joliette—Bureaux publics, 3728.
L'Assomption—Courrier, 4059.
L'Assomption (poste rurale à), 1127-1128.
L'Assomption—Quai de, 2279.
Lois de la province de Québec sur l'enseignement (??)
Montcalm (poste rurale dans), 1127-1128.

Subsides (discussion des):

Saint-Paul-l'Ermite—Service du courrier, 2279.
Postes—Service extérieur, traitements et allocations, 2856 et suiv.

SEVIGNY, hon. Albert (Orateur) (*Dorchester*).

Adresse :

Au Gouverneur général, 4.

Comités :

Débats (membre du comité des), 3246.
Régie interne (membre), 39.

Communications :

Accusé de réception de l'adresse du Gouverneur général, 4.
Beauchesne, Arthur, sous-greffier de la Chambre, 834.
Boyce, C. W., nomination de greffier des procès-verbaux, 473.
Barbades, message de l'assemblée des Iles, 675.
Carter, M. W., nomination à la bibliothèque, 4336.
Horton, Albert, 4312.
Incendie du Parlement, messages de sympathie, 693.
Nomination de L. C. Panet, assist.-sergent d'armes, 80.
Owens, nomination de T. P., 4316.
Sergent d'armes, nom. d'un assistant, 80.

Vacances :

Aitkins, sir James, A.M. (Brandon), annonce de sa démission, 1.
Berman, Brown, 4120.
Garland, William E. (Carleton), annonce de sa démission, 1.
Lavallée, J. O., N.P., 4120.

Décisions :

C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, amendement Pugsley, 4122.
Hughes, J. J. (I.P.-E.), 1787.
Intercolonial et Pacifique-Canadien—Echange de trafic, 2873.
Incident Pugsley-Meighen, 80.
Lois de la province de Québec sur l'enseignement. Réponse différée, 4120.
Messagers du service civil, 2874.
N° 12, Règle 21, 3463-3464-3466.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2346.
Question bilingue—Question *re* règlement, décision remise, 3789-3790.
Question bilingue—Question de règlement, 3848 ; appel, 3849 ; scrutin, 3849 ; décision maintenue, 3849.
Réserve de Saint-Pierre, 2427.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.

Incidents et interpellations :

Election de l'Orateur, 1
Examens du service civil, 2598.
M. Lavallée, M.P., 3787, 4061.
Palais législatif—Incendie, message de la chambre de commerce des Barbades, 1330.
Re explications Turriff, 427.
Remarques après élection comme Orateur, 1.
Elu Orateur, 1.

Messages :

Accusé de réception de l'adresse par le Gouverneur général, 1169.
Alfred Carter, comptable de la bibliothèque, 3340.
Gouverneur général *re* sanction sur certains bills, 2941.
Gouverneur général *re* prorogation, 4339.
Bibliothécaires du Parlement, 3340.
Commission du service civil, 3340.
Réformes dans l'organisation du service sténographique (dépôt), 2515.

SEVIGNY, hon. Albert (Orateur)—*Suite.*

Subsides (discussion des) :

Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4268 et suiv.

SHEPHERD, Francis Henry (*Nanaïmo*).

Subsides (discussion des) :

Intérieur—Institution scientifiques, relevés astronomiques, 2551 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1888 et suiv.

SINCLAIR, John H. (*Guysborough*).

Budget :

Voies et moyens, 1397 et suiv.

Discours du Trône :

Discussion générale, 427 et suiv.

Documents (demandes de) :

Canso—Chalutiers à vapeur à, 664.
Chalutiers à vapeur à Canso, 664.
Déchiffreurs de dépêches et censeurs à Halifax, 3169.
Ecum-Secum—Primes de pêcheurs demandées à, 619.
Hill, James, distitution de, 2282.
Lecombe—Primes à la pêche demandées à, 619.
Pêcherie, primes demandées à Marie-Joseph, 619.
Pêcherie, primes demandées à Ecum-Secum, 619.
Pêcherie, primes demandées à Spanish-Shop-Bay, 619.
Postes—Fonctionnaires enrôlés, 1128.
Primes à la pêche demandées à Marie-Joseph, 619.
Primes à la pêche demandées à Spanish-Ship-Bay, 619.
Spanish-Ship-Bay—Primes à la pêche demandées à, 619.
West-Roachdale—*Re* nomination du maître de poste, 1736.
Whitehead—Dépôt frigorifique de la boitte, 2411.
Marie-Joseph—Primes à la pêche demandées à, 619.
McGregor, tablette commémorative *re* Dr James, 618.
Médecins militaires et aumôniers en Nouvelle-Ecôsse, 3169.

Incidents et interpellations :

Construction des navires au Canada, 1698.
Demande de renseignements au sujet d'un rapport, 2217.
Duchemin, H. B., 1689.
Installations de l'Intercolonial, 3570.
Law, M.P., mort de M., 613.
L'industrie des constructions navales, 4241 et suiv.
Pension aux simples soldats, 3246-3247.

Projets de loi :

N° 34, compagnies d'assurance, discussion générale, 979.
N° 68, cours Supérieures de la Saskatchewan, etc. : Disc. des art., 2433.
N° 74, impôt sur les profits du commerce : Disc. des art., 2763 et suiv. ; disc. des art. (reprise), 2777 et suiv.
Marine marchande, modifiant la loi sur la (n° 21), 611.
N° 21, marine marchande, 1363 et suiv. ; 2e lect., 1368 ; renvoyé au comité général, 1368 ;

SINCLAIR, John H.—*Suite.*

Projets de loi—Suite.
renvoi au comité permanent de la marine et des pêcheries, 2618.
N° 75, modifiant la loi de la marine marchande *re* bateaux à moteur: Disc. des art., 2936, 2938.
N° 90, modifiant la loi fédérale sur la tempérance: Disc. des art., 3457 et suiv.
Placements des Cies d'assurance sur la vie (n° 35), disc. générale, 1691 et suiv.
N° 66, prohibition, disc. des art., 2600 et suiv., 2683 et suiv., 2831 et suiv., 2890 et suiv., 3097.
N° 101, Québec-Saguenay, achat, disc. générale, 4178 et suiv., 4191 et suiv.; disc. des art., 4223 et suiv.
N° 81, *Re* le pilotage: Disc. des art., 2939-2940.

Projet de résolution:
Industrie du zinc, prime, 3173 et suiv.

Questions:
Amherst, Sydney et New-Glasgow—Revenu postal, 3728.
Baie d'Hudson et les têtes de ligne, dépenses pour le chemin de fer de la, 658.
Censeurs, 887.
Censeurs et déchiffreurs de dépêches, 663.
Chalutiers à vapeur étrangers, 663.
Champ de tir de Victoria (C.-B.), 1626.
Chemin de fer de la baie d'Hudson et les têtes de ligne, dépenses pour le, 658.
Cole-Harbour—Quai à, 787.
Colombie-Britannique—Service des phares, 3509.
Déchiffreurs de dépêches, censeurs et, 663.
Evidences of Industrial Ascendency of Nova Scotia et autres journaux, montants payés, 3243.
Fournitures de guerre, chevaux, 1217.
Guysborough et Canson—Transport du courrier entre, 2934.
Halifax Herald, 3242.
Hareng—Le commerce du, 2595.
Hjort en Norvège—Mission du Dr, 1629.
Importations et exportations, 3908.
Impressions et annonces dans certains journaux de Halifax, 3242.
Intercolonial—Embranchement dans Guysborough, 886.
Intercolonial—Pension aux employés, 787.
Invasion des fénians en N.-E., 614.
La navigation à Port-Nelson, 613.
Licences à des vapeurs, 2823.
Marché américain, poisson frais pour le, 658.
Marine canadienne—Service de la, 2668.
Milford-Haven-Bridge—Le receveur de la poste, 2278.
Mitrailleuses, achat de, 550.
Munitions, ministre des, 550.
Nominations dans le personnel administratif, 991.
Pêche de l'éperlan, 697.
Pêche—Primes de, 2669.
Pêche de la morue, 663.
Poisson frais pour le marché américain, 658.
Poisson mariné, le, 1846.
Poisson mariné, le, 1846.
Poisson pour les troupes canadiennes, 1733.
Port-Nelson, la navigation à, 613.
Quai à Cole-Harbour, 787.
Recettes de la vente des timbres-poste et des cartes, 2278.
Remontes pour les troupes canadiennes, 993.
Rentes viagères, 1508.
Rochdale-Ouest—Le receveur de la poste, 1629.

SINCLAIR, John H.—*Suite.*

Questions—Suite.
Saint-Jean—Exportations, 3694.
Sherbrooke et Mosers-River (N.-E.)—Service de la poste, 2278.
Timbres-poste, recettes de la vente des, 550.
Tonnage des navires inscrits au registre canadien, 2280.
Vétérans de l'invasion des fénians en Nouvelle-Ecosse, 614.
Vétérans de l'invasion féniane, gratifications aux, 662.
Victoria (C.-B.)—Le champ de tir, 1626.

Subsides (discussion des):
Annapolis et Londres—Service de vapeurs, 2655.
Canada et Afrique-Sud—Service de vapeurs, 2659.
Canada et Terre-Neuve—Service de vapeurs, 2657-2658.
Capitaines et seconds, examens, 719.
Chambre des communes—Saucier, F. X., 4275 et suiv.
Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4273 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, 3236.
Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3571 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3537 et suiv.
Ecoles de navigation, 720 et suiv.
Exposition de poisson, 2535 et suiv.
Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool—Service de vapeurs, 2659-2660.
Hôpitaux de la marine, 782 et suiv.
Intercolonial—Imputable sur le capital, 2899 et suiv.
Indiens, Nouvelle-Ecosse—Inspecteurs, 2795 et suiv.
Lac Porter, chenal, 3248.
Marine, hôpitaux de la, 782 et suiv.
Mines—Commission géologique, explorations, relevés, etc., 2454-2455.
Mines et commission géologique, 2441 et suiv.
Navigation, écoles de, 720 et suiv.
Pêcheries—Bureau de renseignements, entretien, 2529 et suiv.
Pêcheries—Bureau de surveillance des pêcheries, 2530 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2478 et suiv.
Phares et service côtier—Quais, entretien et réparations, 769 et suiv.
Pilotes, pension des, 776 et suiv.
Postes—Divers, 2862 et suiv.
Postes (employés surnuméraires en 1911 et le 31 déc. 1915), 1128.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2118 et suiv.
Saint-Jean, Dublin et Belfast—Service d'hiver, 2662.
Service de vapeurs entre Halifax et Spry-Bay, 2985 et suiv.
Subventions postales et paquebots, 3270 et suiv.
Travaux publics—Alberta et Saskatchewan, ports et rivières, 3467 et suiv.
Travaux publics—Angus-Est, édifice public, 2953.
Travaux publics—Divers, division du génie, 3477 et suiv.
Travaux publics—Edifices publics, Angus-Est, 2953.

SINCLAIR, John H.—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Travaux publics—Edifices publics, Barrie, 2960.
Travaux publics—Nouvelle-Ecosse-Yarmouth, améliorations au havre, 3300-3301.
Travaux publics—Ports et rivières en général, réparations et améliorations, 3305-3306.
Travaux publics—Saint-Jean, amélorations au port, 3493-3494.
Travaux publics—Saskatchewan, lignes télégraphiques et téléphoniques, 3489 et suiv.
Travaux publics—Toronto, améliorations au port, 3494.
Usines pour la réduction du chien de mer, 2523 et suiv.
Victoria et San-Francisco—Service de vapeurs, 2664.
Yukon—Administration, 984.

SMITH, William (*Ontario-Sud*).

Incidents et interpellations:

Chevaux pour la guerre, 2977.

Projets de loi:

Eastern Canadian Union Conference Corporation of Seventh-day Adventists (n° 31): Dépôt, 695; 1ère lect., 695; réservé, 861.
Pedlar People, Limited—Brevets (n° 29): Dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786; comité général, 2087; rapport, 2087; 3e lect., 2236.
Prêts agricoles (n° 337): Disc. générale, 974 et suiv.

Question:

Fournitures de guerre—Chevaux achetés aux Etats-Unis. 696.

STEELE, Michael (*Perth-Sud*).

Projets de résolution:

Prohibition, 2476.
Santé publique—Création d'un ministère, 1220 et suiv.

Subsides (discussion des):

Intercolonial—Imputable sur le capital, 2904 et suiv.

STEVENS, Henry Herbert (*Vancouver*).

Incidents et interpellations:

Enrôlement d'ouvriers étrangers, 3294.
Le commerce et l'industrie du Canada, 3144 et suiv.
Séances du samedi, 3569-3570.

Projets de loi:

Burrard Inlet, la Cie du pont et du tunnel de (n° 3), 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
N° 25, Cie de Telephone Western Canada: Disc. des art., 1980 et suiv.
N° 68, cours Supérieures de la Saskatchewan, etc.: Disc. des art., 2431 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2606 et suiv., 2687 et suiv.
Seaports Trusts Corporation (n° 30): Dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786.

Projets de résolution:

Achats d'obus—Demande d'enquête, 23.
Prohibition, 1513 et suiv.
Prohibition des liqueurs enivrantes, 2337 et suiv.
Prohibition, scrutin motion: scrutin amendement Bennett, 2476.

STEVENS, Henry Herbert—*Suite.*

Projets de résolution—Suite.

Vancouver—Commissaires du port de, 1684-1685; adoptée, 1685.
Voies et moyens, 1979 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1862 et suiv

Subsides (discussion des):

Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 4004 et suiv.
Indiens, Ile du Prince-Edouard—Fonctionnaires, 2812 et suiv.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3708 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3673 et suiv.
Voies et moyens, 1973 et suiv.

STEWART, Dugald (*Lunenberg*).

Question:

Yarmouth—Les travaux publics dans le comté d', 1998.

STEWART, Thomas Joseph (*Hamilton-Ouest*).

Projets de loi:

Cunningham—Pour faire droit à Harry Lorne White (n° 50): 1ère lect., 1503; 2e lect., 1592.
Toronto à Hamilton et Buffalo, la Cie du chemin de fer de (n° 32): Dépôt, 695; 1ère lect., 695; 3e lect., 2236; amendements du Sénat; 2e délibération, amendement adopté, 3219-3220.

SUTHERLAND, Donald (*Oxford-Sud*).

Incidents et interpellations:

Fournitures de guerre—Conserves de guerre, 2113.

Projets de loi:

N° 8, Niagara, etc., disc. des art., 2563 et suiv.; motion de renvoi, 2567.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, St. Catharines et Toronto: Motion repoussée, 2573.

Projets de résolution:

Industrie linière, 1352 et suiv.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1857 et suiv.

Subsides (discussion des):

Agriculture—Stations agronomiques, station centrale et annexes, 1474 et suiv.

TAYLOR, James David (*New-Westminster*).

Discours du Trône:

Discussion générale, 397 et suiv.

THOBURN, William (*Lanark-Nord*).

Incidents et interpellations:

L'industrie des constructions navales, 4247 et suiv.

Projet de loi:

N° 79, faire droit à Hope Fathergill Baily: Dépôt, 2617; 1ère lect., 2617; 2e lect., 2792; 3e lect., 3367.

Projet de résolution:

Divorce, le, 811 et suiv.

THOMPSON, Alfred (*Yukon*).

Discours du Trône :

Propose l'adresse en réponse au discours du trône, 6 et suiv.

Documents (demandes de) :

Soldats invalidés—Liste des pensions accordées aux, 1745 et suiv.

Questions :

Foster, A. De Witt, 4258.
Ottawa—Médecins des camps militaires, 1844.
Regina—Camp militaire, 1896.

Subsides (discussion des) :

Glace à la baie du Tonnerre, etc., 775.
Intérieur—Gouvernement du Yukon, 1373 et suiv.
Yukon—Administration, 980 et suiv.

THOMSON, Levi (*Qu'Appelle*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 473 et suiv.

Documents (demande de) :

Qu'Appelle—Routes postales rurales, 791.

Projets de loi :

N° 58, loi des grains du Canada, 1794 et suiv.
N° 66, prohibition, disc. des art., 2601 et suiv., 2680 et suiv.

Projets de résolution :

Blé (l'exonération du), 1110 et suiv.
L'exonération du blé, 1110 et suiv.
Loi des banques—Prêts agricoles, disc. générale, 705.
Prohibition, 1553 et suiv.

Question :

Moosejaw—Camp militaire, 1733.

Subsides (discussion des) :

Commerce et industrie—Commissaires, agences, etc., 3165-3166.
Travaux publics—Saskatchewan, lignes télégraphiques et téléphoniques, 3483 et suiv.

THORNTON, Charles Jonas (*Durham*).

Projet de résolution :

Prohibition, 1556 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Postes—Service extérieur, divers, 2862 et suiv.

TOBIN, Edmund William (*Richmond* et *Wolfe*).

Questions :

Bromptonville—Courrier, 3729.
D'Israëli—Quai, 3729.

Subsides (discussion des) :

Travaux publics—Dragage, Ontario et Québec, 3797.

TRUAX, Reuben E. (*Bruce-Sud*).

Question :

Hanover—Edifice public, 1511.

TURGEON, Onésiphore (*Gloucester*) :

Discours du Trône :

Discussion générale, 183 et suiv.

Documents (demande de) :

Doucet, Alexandre D., indemnité, 617-18.
Indemnité Alexandre D. Doucet, 617-18.
Lanteigne, Augustin, 3729.

TURGEON, Onésiphore—*Suite*.

Incidents et interpellations :

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean, 2039 et suiv.

Projets de résolution :

Bureaux de placements nationaux (rés. Lemieux), 6439 et suiv.
Prohibition, 2473-2474.

Questions :

Intercolonial—Achat de matériel pour l', 2933.
Lazaret de Tracadie—Bois de chauffage, 2933.

Subsides (discussion des) :

Chemins de fer et Canaux—Commission des chemins de fer, 3580 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de la baie d'Hudson, 3541 et suiv.
Ecoles de navigation, 7210 et suiv.
Intercolonial—Affaire Paradis, 2915.
Navigation, écoles de, 721 et suiv.
Pêcheries—Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., 2485 et suiv.
Pêcheries—Usines pour la réduction du chien de mer, 2521 et suiv.
Travaux publics—Havres et rivières, Bathurst (havre), 3308-3309.
Travaux publics—Green-Point, Beresford, brise-lames, 3310.
Travaux publics—Tracadie, brise-lames, etc., 3310.
Travaux publics—Ports et rivières, Anse-à-Beaufils, 3792.

TURRIFF, John Gillanders (*Assiniboïa*).

Budget :

Discussion générale, 1182 et suiv., 1190 et suiv.
Voies et moyens, 2073 et suiv.

Discours du Trône :

Discussion générale, 450 et suiv.

Documents (demande de) :

Douanes—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Brigade navale canadienne, 1772 et suiv.
Finances—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Imprimerie nationale—Heures supplémentaires, 3007.
Intérieur—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Sherwood Crossley, 1340.
Strubell, homestead de Frank, 573.
Postes—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Travail—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.

Incidents et interpellations :

Allison, le colonel, 2672.
Chef du service des transports militaires, 1996.
Colombie-Britannique et canal de Panama, 4277 et suiv.
Colombie-Britannique—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-877.
Commerce et industrie du Canada, 3157 et suiv.
Estevan à Carlyle—Enneigement de la ligne d', 2773.
Explication sur un fait personnel, 926.
Explications sur le budget général des Travaux publics, 2946 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 999.
Grains de semence (dette des), 1169.

TURRIFF, John Gillanders—*Suite.*

Incidents et interpellations—Suite.

Guerre sur les terres, taxes de, 786.
Nickel—Exportation du, 2271.
Question de privilège, 427.
Ross, Walter T., 2412-2413.
Taxes imposées aux banques, 2598.
Taxe de guerre sur les terres, 786.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 530 et suiv.
Trains de l'Ouest, service des, 537 et suiv.
Transports et tarifs, 3266 et suiv.

Projets de loi:

N° 94, emprunt de $250,000,000, disc. générale, 3699 et suiv.
N° 74, impôt sur les profits du commerce: Disc. des art. (reprise), 2775 et suiv.
N° 8, la Cie de chemin de fer Niagara, St. Catharines et Toronto: Disc. des art., 2582 et suiv.
N° 58, loi des grains du Canada, disc. des art., 1795 et suiv.
N° 61, modifiant le tarif douanier: Disc. des art., 2425 et suiv., 2878 et suiv.
Prêts agricoles (n° 33): Disc. générale, 971 et suiv.
N° 66, prohibition: Disc. des art., 2600 et suiv., 2683 et suiv., 2835 et suiv.
N° 101, Québec-Saguenay—Achat, disc. générale, 4170 et suiv., 4002 et suiv.
N° 67, réserve indienne de Saint-Pierre, débat en 3e lect., 3086 et suiv.

Projets de résolution:

Canadien-Nord et G.-T.-P.—Prêts, disc. générale, 3746 et suiv.
Emprunt de $75,000,000, 1918 et suiv.
Exonération du blé, 824 et suiv., 892 et suiv., 1124.
Industrie linière, 1354 et suiv.
Loi des banques—Prêts agricoles, disc., 702.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1854 et suiv.
Votes des femmes, 1257 et suiv.

Questions:

Affaires courantes et archives (assistant greffier), 1216.
Affaires indiennes—Commis du service des, 2934.
Agriculture—Commis du ministère de l', 2934.
Allocations de séparation, 3066.
Chemins de fer—Commis, 2975.
Commis du service parlementaire, 2932.
Demande de travaux publics, 1895.
Fusil Lee-Enfield, 3729.
Grain de semence, le nantissement du, 789.
Justice—Commis du ministère de la, 2935.
Macdonald, Rév. D. R., 3846.
Marine—Commis du département de la, 2934.
Milice—Commis, 2975.
Mines—Commis aux, 3063.
Nantissement du grain de semence, 789.
Officiers célibataires—Allocation d'absence, 3245.
Profits sur commandes de guerre, taxe sur les, 569.
Revenu de l'Intérieur—Commis, 2667.
Travaux publics—Fonctionnaires du ministère des, 3243.
Victoria Transfer Co.—Paiements, 3293.
Vote des femmes, 244.

Subsides (discussion des):

Administration des réserves forestière, 873-874-875.
Agriculture—Expositions, 1500.

TURRIFF, John Gillanders—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Agriculture—Laboratoire de biologie, 1502.
Application de la loi des grains, 3367 et suiv.
Agriculture—Entrepôts frigorifiques, manutention des produits alimentaires, 1498 et suiv.
Agriculture—Industrie laitière, transport, 1491 et suiv.
Alberta—Protection des forêts de l', 873-874-875.
Alberta—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-877.
Alberta—Protection de l'arboriculture dans l', 873-874-875.
Alberta et Saskatchewan—Ports et rivières, 3469 et suiv.
Appointements et dépenses imprévues, 3815 et suiv.
Annapolis et Londres—Service de vapeurs, 2654.
Arts et agriculture—Fruits, 1496-1497.
Canada et Cuba—Service de vapeurs, 2656-2657.
Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4264 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, ponts, etc., 3201 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, 3232 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Imputable sur le capital, chemin de fer de la baie d'Hudson, 3434 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3827 et suiv., 4006 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $15,000,000, 4116 et suiv., 4144 et suiv.
Commerce et Industrie—Commissaires, agences, etc., 3166.
Ecoles de navigation, 733 et suiv.
Forces hydrauliques au Manitoba, dans la Saskatchewan, dans l'Alberta et dans la Colombie-Britannique, enquêtes sur les, 875-877.
Graines—Applications de la loi des, 3367 et suiv.
Grand'Mère—Edifice public, 2954.
Haut commissaire intérimaire à Londres, 1004 et suiv.
Immigration—Dist. des graines, etc., 3000 et suiv.
Intérieur—Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 2188 et suiv., 2194 et suiv.
Inspection des réserves forestières, 873-874-875.
Irrigation, 880-881-882.
Justice—Pénitenciers, Kingston, 2220 et suiv.
Manitoba—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-877.
Manitoba—Protection des forêts du, 873-874-875.
Manitoba—Protection de l'arboriculture, 873-874-875.
Milice et Défense—Arsenal fédéral, 3704 et suiv., 3758 et suiv.
Milice et Défense—Service des cadets, 3667 et suiv.
Marine et Pêcheries—Entretien et maintien des navires, 3034.
Navigation, écoles de, 733 et suiv.
Nord-Ouest—Protection des forêts des territoires du, 873-874-875.
Perception des droits de douane, 4252 et suiv.
Protection des forêts de la Saskatchewan, 873-874-875.
Protection des forêts de l'Alberta, 873-874-875.

TURRIFF, John Gillanders—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Protection des forêts du Manitoba, 873-874-875.
Protection de l'arboriculture en Saskatchewan, 873-874-875.
Protection de l'arboriculture au Manitoba, 873-874-875.
Protection de l'arboriculture dans l'Alberta, 873-874-875.
Protection des forêts des territoires du Nord-Ouest, 873-874-875.
Postes—Service extérieur, appointements et allocations, 2116 et suiv.
Réserves forestières (inspection et administration), 873-874-875.
Saskatchewan—Enquêtes *re* forces hydrauliques, 875-877.
Saskatchewan—Protection de l'arboriculture dans la, 873-874-875.
Saskatchewan—Protection des forêts de la, 873-874-875.
Service de vapeurs entre Kenora et Port-Frances, 2986.
Service de vapeurs entre Halifax, la baie Mahone, etc., 2984.
Service maritime et fluvial—Dépenses casuelles, 746.
Subventions postales et paquebots, 3281 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 852-854-855-858-860.
Terres et parcs fédéraux, arpentages, etc., 869-871.
Terres et parcs fédéraux, dépenses casuelles, publicité, etc., 862-863-868.
Territoires du Nord-Ouest—Emoluments du commissaire, 979 et suiv.
Travaux publics—Agriculture, stations agronomiques, station centrale et annexes, 1469 et suiv.
Berthier—Edifice public, 2953.
Angus-Est—Edifice public, 2953.
Edifices publics, Gaspé, 2954.
Edifice public, Grosse-Ile, 2954.
Edifices publics, Grand'Mère, 2954.
Edifices publics, Malbaie, 2957-2958.
Edifices publics, Berthier, 2953.
Edifices publics, Angus-Est, 2953.
Gaspé, édifice public, 2954.
Grosse-Ile, édifice public, 2954.
Malbaie, édifice public, 2957-2958.
Nouveau-Brunswick, 2950.
Ports et rivières en général, réparations et améliorations, 3305.
Québec, rivière Saint-Charles, 3724.
Sackville, édifice public, 2951.

VERVILLE, Alphonse (*Maisonneuve*).

Budget:

Discussion générale, 1133 et suiv.

Documents (demande de):

Thetford-Mines, 994.
Milice—Employés spéciaux de la, 994.
Voies et moyens, 1958 et suiv.

Incidents et interpellations:

Charpentiers de Montréal (grève), 1128.
Main-d'œuvre—Importation en Colombie-Britannique, 1393.
Maxim-Vickers (grève aux usines), 1211.
Salaires courants, 3627.
Vickers-Maxim à Montréal—Troubles, 1848.

Projet de résolution:

Enseignement technique, 2305 et suiv.

VERVILLE, Alphonse—*Suite.*

Questions:

Aubrey, Napoléon, 2409.
Bâtisse des douanes à Montréal, 2596.
Brise-glace—Construction d'un steamer, 1512.
Bureaux de placements nationaux, 630 et suiv.
Commission des salaires des employés aux munitions, 1337.
Filler, Camille, 2461.
Jack Reid emprisonné pour sédition, 2105.
Lyons, John, 4058.
Montréal—Edifice de la douane, 2281.
Salaires courants, le comité des, 1509.

Subsides (discussion des):

Imprimerie nationale—Fred. Cook. Le recrutement, 4252 et suiv.
Mines et commission géologique, 2452 et suiv.
Travaux publics—Kouchibougnac, N.-B., 3790.
Travaux publics—Rimouski, port, 3326.

WALLACE, Henry Joseph (*Northumberland-Ouest*).

Projets de loi:

N° 52, pour faire droit à Wardlaw Henry Thomas: Dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1706.
Potter—Pour faire droit à Lena Pearl (n° 41): Dépôt, 1336; 1ère lect., 1336.

Questions:

James, C. C., 2598.
McInnes, C. S., 3065.

WEBSTER, John (*Brockville*).

Projet de résolution:

Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, 1868 et suiv.

WEICHEL, William George (*Waterloo-Nord*).

Projet de résolution:

Prohibition, disc. générale, 1544 et suiv.

WHITE, hon. sir Thomas, K.C.M.G. (*Leeds*).

Budget:

Date de l'exposé, fixation, 662.
Dépôt du budget, 549.
Fixation de la discussion, 549.
Discussion générale, 839 et suiv.
Voies et moyens, 1394 et suiv., 1452, 1453, 1984 et suiv., 2068.

Documents (dépôt de):

Assurances, liste des compagnies expirantes, 784.
Auditeur général, 1915, Vol. 2—Rapport de l' (dépôt), 693; 3e vol., 603.
Banques, listes des actionnaires des, 473.
Champs de batailles nationaux, comm. des, 473.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P. (dépôt), 3501 et suiv.
Commission d'embellissement d'Ottawa, 1915, 473.
Commision des champs de batailles nationaux, 473.
Décision du conseil de la Trésorerie infirmant celle de l'auditeur général, 473.
Mandats du Gouverneur, 1915-1916, 473.
Obligations du G.-T.-P., $16,000,000, 3627.
Pensions du personnel administratif, 473.
Société Royale du Canada, 1915, 473.

WHITE, hon. sir Thomas—*Suite.*

Incidents et interpellations :

Chemin de fer Québec-Saguenay—Achat, 4302 et suiv.
Crédit ouvert au gouvernement impérial pour munitions, 1898.
Dépenses de guerre, 41.
Employés de rangs inférieurs, appointements, 4263.
Gouvernement impérial pour munitions, crédit ouvert, 1898-1899.
Immigration des veuves et des orphelins, 1169.
Indemnités aux familles des soldats, 4288 et suiv.
Taxe de guerre sur les compagnies minières, 965.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 532 et suiv.
Veuves et orphelins (immigration), 1169.

Projets de loi :

N° 60, à l'effet de prélever par voie d'emprunt certaines sommes d'argent pour le service public : Dépôt, 1933 ; 1ère lect., 1933 ; 2e lect., 2068 ; comité général, 2068 ; 3e lect., 2068 ; adoption, 2068 ; nouvelle délibération, 2104 ; 2e lect., après modific., 2104 ; renvoi en comité général, 2104 ; comité général, 2104 ; 3e lect., 2104 ; adoption, 2104 ; annulation de 3e lect., 2104.

N° 33, modifiant la loi des banques, prêts agricoles : 1ère lect., 797 ; discussion générale, 965 et suiv. ; 2e lect., 978 ; disc. des art., 1690 ; modifié, 1690 ; rapporté, 1690 ; amendements du Sénat, 3295 ; amendements adoptés, 3296.

N° 61, modifiant le tarif douanier : Dépôt, 1933 ; 1ère lect., 1933 ; 2e lect., 2414 ; disc. des art., 2414 et suiv.

Placements des Cies d'assurance sur la vie (n° 35), 1ère lect., 922 ; disc. générale, 1690 et suiv. ; 2e lect., 1694 ; renvoyé au comité des banques et du commerce, 1694 ; rapporté, 2520 ; disc. des art., 2517 et suiv. ; 3e lect., 2936.

N° 34, prolongation des délais aux compagnies d'assurance : Dépôt, 710 ; 1ère lect., 710 ; disc. générale, 979-980 ; 2e lect., 979 ; renvoyé au comité des banques, 979 ; disc. des art., 1689-1690 ; rapporté, 1690 ; 3e lect., 1797.

N° 94, pour établir des primes pour encourager la fabrication de zinc de minerai extrait au Canada : Dépôt, 3179 ; 1ère lect., 3179 ; 2e lect., 3296 ; disc. des art., 3296 ; 3e lect., 3510.

N° 74, pour lever une taxe sur les profits du commerce : Dépôt, 2409 ; 1ère lect., 2408 ; disc. générale, 2737 et suiv. ; 2e lect., 2762 ; disc. des art., 2762 et suiv. ; disc. des art. (reprise), 2776 et suiv. ; bill modifié, 2790 ; 3e lect., 2936.

Messages :

Budget supplémentaire, 2772 ; renvoyé au comité des subsides, 2772.
Budget supplémentaire, 2932 ; renvoyé au comité des subsides, 2932.
Budget supplémentaire, 3448.
Budget supplémentaire, 1916-1917, 4258.

Projets de résolution :

Achats d'obus—Demande d'enquête, 2399 et suiv.

WHITE, hon. sir Thomas—*Suite.*

Projets de résolution—Suite.

Assurance, prolongation des permis : Dépôt, 676 ; adoption, 676.
Blé (exonération du), 898-899 et suiv.
Budget—Voies et moyens, adoption, 1336.
Canadien-Nord et G.-T.-P.—Prêts (disc. générale, 3729 et suiv.
Compagnies d'assurance, 710 ; adoption, 710.
Demande d'enquête sur toutes les opérations de la commission des obus, 2618 et suiv.
Emprunt de $75,000,000, 1900 et suiv. ; adoption, 1933.
Industrie du zinc, prime, 3173 et suiv. ; adoption, 3179.
Loi des banques—Prêts agricoles (dépôt et disc.), 699 et suiv. ; adoption, 706.
Modifiant le tarif douanier de 1907, adoption, 1933.
Permis d'assurance, prolongation des : Dépôt, 676 ; adoption, 676.
Prolongation des permis d'assurance : Dépôt, 676 ; adoption, 676.
Voies et moyens—Tableau A de l'annexe du tarif des douanes, adoption, 1848 et suiv., 1933, 1953.
Zinc—Primes, 2976.

Rapports :

Auditeur général, 1915, vol. III, 4258.
Auditeur général, 1915, vol. IV, 784.
Chèques impayés et dividendes, 473.
Dividendes et chèques impayés, 473.

Réponses aux questions :

Achat de chevaux, 698.
Banques autorisées, 614.
Bétail donné en garantie sur avances d'argent, 570.
Billets fédéraux, 614.
Chemins de fer (obligations), 925.
Colliers—Importation de, 1392.
Dépôts aux caisses d'épargne, intérêt sur, 562.
Emprunt de $75,000,000, 2669.
Fallis, M., 698.
Farmer's Bank, la (Lemieux), 563.
Obligations de chemins de fer, 925.
Profits sur commandes de guerre, taxe sur les, 569.
Regina, bureau du sous-receveur général à, 573.

Subsides (discussion des) :

Administration centrale—Bureau du secrétaire du Gouverneur général, traitement, 678.
Administration centrale—Ministère des Finances et conseil de la trésorerie, traitements, 684.
Auditeur général, salaires et dépenses éventuelles, 681 et suiv.
Bureau du Gouverneur général, traitement, administration centrale, 678.
Chambre des communes—Législation, 4050.
Chambre des communes—Saucier, F. X., 4274.
Chambre des communes—Sherwood, Crossley, 4267.
Chemins de fer et Canaux—C.-N.R.—Prêt de $15,000,000, 4113 et suiv., 4145 et suiv., 4165 et suiv.
Chemins de fer et Canaux—Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3817 et suiv., 4005 et suiv.
Commission du district fédéral—Divers, crédit suppl., 3284 et suiv.
Cook, Fred., 678.
Dette publique—Fonds d'amortissement, 677 ; réservé, 677.
Finances—
Académie royale des arts, 3291-3292.
Association de la presse canadienne, 3807.

WHITE, hon. sir Thomas—*Suite.*

Subsides (discussion des)—*Suite.*

Finances—*Suite.*

Champs de bataille—Commission, 3807.

Commision d'embellissement — Distribution du rapport, 3810.

Commission nationale des champs de bataille, 3290-3291.

Conseil médical du Canada—Subventions, 3291.

Dépense casuelle—Commis, crédit suppl., 3283.

Dépenses imprévues, 3290.

Divers—Monnaie, 3806.

Hôtel de la monnaie, 3290.

Monument Champlain à Ottawa, 3292.

Pour payer certaines dépenses non autorisées, 3297.

Finances et conseil de la trésorerie, ministère des—Administration centrale, 684.

Frais d'administration, banques, 676 (réservé), 677.

Fixation de la discussion du budget, 549.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du, 678.

Impressions, 4050.

Impressions et papeterie, traitements—Fred. Cook, etc., 678.

Imprimerie nationale—Cook, Fred., 4051.

Mines—Commission géologique, rapports, etc., 4051.

Ministères en général—Dépenses casuelles, crédit suppl., 3284.

Ministère en général—Dépenses casuelles, 691.

Monnaies étrangères, retrait de la circulation de certaines, 677 et suiv.

Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3808 et suiv.

Traitements du ministère de l'Intérieur, 678.

Voies et moyens, 1933 et suiv., 1953 et suiv.

WILCOX, Oliver J. (*Essex-Nord*).

Discours du Trône :

Discussion générale, 96 et suiv.

Documents (demande de) :

Brigade navale canadienne, 1779 et suiv.

Question :

Gazoline (le prix de la), 923.

Subsides (discussion des) :

Agriculture—Industrie laitière (transport), 1493 et suiv.

WILSON, Charles Avila (*Laval*).

Subsides (discussion des) :

Intérieur—Institutions scientifiques, relevés astronomiques, etc., 1385 et suiv.

Intérieur—Yukon, gouvernement du, 1378 et suiv.

WRIGHT, William (*Muskoka*).

Projet de loi :

N° 66, prohibition : Disc. des art., 2834 et suiv.

Projets de résolution :

Industrie linière, 1355 et suiv.

Prohibition, 1564 et suiv.

Subsides (discussion des) :

Chemins de fer et Canaux—C.-N.R., prêt de $15,000,000, 4114 et suiv.

Graines—Application de la loi des, 3357 et suiv.

Imprimerie nationale—Fred. Cook. Le recrutement, 4256.

Travaux publics—Saint-Jean, améliorations au port, 3493 et suiv.

SECONDE PARTIE --- SUJETS

ORDRE DES SUJETS.

Adresses, Ajournements, Budget, Comités, Communications, Décisions de l'Orateur, Discours du Trône, Documents (demande et dépôt), Incidents et Interpellations, Messages, Ouverture de la Session, Projets de loi, Projets de résolution, Prorogation, Questions et Réponses, Rapports, Sanction Royale, Scrutin, Subsides, Vacances.

ADRESSES.

Au Gouverneur général transmettant le discours du Trône, 4.
Prorogation de la durée de la législature, 644, 657.

AJOURNEMENTS.

Mercredi des Cendres, 1393.
Pâques, 2977.

BUDGET.

Dépôt, 549.
Discussion—Fixation de la, 549.
Discussion générale—
Ames, sir Herbert, 1315 et suiv.
Armstrong (Lambton-Est), 1061 et suiv.
Bellemare (Maskinongé), 1080-1081.
Boulay (Rimouski), 1129.
Bradbury (Selkirk), 1196 et suiv.
Buchanan (Medicine-Hat), 955 et suiv.
Currie (Simcoe-Est), 1033 et suiv.
Davidson (Annapolis), 1158 et suiv.
Ethier (Deux-Montagnes), 1329 et suiv.
Foster, sir George, 943 et suiv.
Graham, hon. G. (Renfrew-Sud), 1150 et suiv.
Hughes (Kings, I.P.-E.), 1175 et suiv.
Lanctôt (Laprairie-Napierville), 1081 et suiv.
Lemieux, hon. R. (Rouville), 1196 et suiv., 1986 et suiv.
Loggie (Northumberland, N.-B.), 1178 et suiv.
Macdonald (Pictou), 1302 et suiv.
Maclean (Halifax), 927 et suiv.
Maclean (York-Sud), 1322 et suiv.
McCraney (Saskatoon), 1320 et suiv.
McKenzie (Cap-Breton-Nord), 1160 et suiv.
Meighen, hon., 1280 et suiv.
Michaud (Victoria, N.-B.), 1148 et suiv.
Nesbitt (Oxford-Nord), 1051 et suiv.
Oliver, hon. F. (Edmonton), 1269 et suiv.
Pacaud (Mégantic), 1145 et suiv.
Ross (Middlesex-Ouest), 1066 et suiv.
Turriff (Assiniboïa), 1190 et suiv.
Verville (Maisonneuve), 1133 et suiv.
Exposé—
White, sir Thomas, 839 et suiv.
Voies et moyens (discussion générale)—
Boivin (Shefford), 1401 et suiv.
Borden, sir Robert, 1394 et suiv.
Burnham (Peterborough-Ouest), 1985 et suiv., 2091 et suiv.
Carvell (Carleton, N.-B.), 1984 et suiv., 2090 et suiv.
Clark (Red-Deer), 2077 et suiv.
Cockshutt (Nipissing), 2100 et suiv.
Copp (Westmoreland), 2086 et suiv.
Graham, hon. (Renfrew-Sud), 1395 et suiv., 2075 et suiv., 2088 et suiv.
Guthrie (Wellington-Sud), 1989 et suiv.
Hughes (Kings, I.P.-E.), 2072 et suiv.
Hughes, sir Sam, 1408 et suiv.
Lalor (Haldimand), 1988 et suiv.
Laurier, sir Wilfrid, 1394 et suiv., 1404 et suiv., 1452, 1453, 2081.
Lemieux, hon. R. (Rouville), 1986 et suiv.
Loggie (Northumberland, N.-B.), 1402 et suiv., 2068 et suiv., 2095 et suiv.

BUDGET—*Suite.*

Macdonald (Pictou), 2076 et suiv., 2095 et suiv.
Maclean (Halifax), 1394, 1991, 2069, 2092 et suiv.
Maclean (York-Sud), 1398 et suiv.
Marcil, hon. C. (Bonaventure), 1398 et suiv.
McCrea (Sherbrooke), 2078 et suiv., 2088 et suiv.
Murphy, hon. C. (Russell), 1407 et suiv.
Nesbitt (Oxford-Nord), 1395, 2069, 2088 et suiv.
Pardee (Lambton-Ouest), 2101 et suiv.
Pugsley, hon. W. (Saint-Jean, N.-B.), 1398 et suiv.
Robb (Huntingdon), 2073 et suiv.
Sinclair (Carleton, N.-B.), 1397 et suiv.
Turriff (Assiniboïa), 2073 et suiv.
White, sir Thomas, 1391, 1452, 1453, 1984, 2068, 2088 et suiv.

COMITÉS.

Agriculture et colonisation, composition, 154.
Banque et commerce, composition, 154.
Bibliothèque, composition, 155.
Bills d'intérêt privé, composition, 153.
Chem. de fer, canaux et télégraphes, composition, 152.
Comptes publics, composition, 153.
M. Carroll nommé membre du comité des comptes publics *vice* Neely, 1033.
M. Molloy, membre comptes publics, 3115.
M. Devlin, membre, 3115.
M. Carroll, membre, 1032.
M. Nesbitt, ajouté au comité des pensions, 2057.
Débats, composition, 155; hon. A. Sévigny, membre, 3246.
Forêts, cours d'eau et forces hydrauliques, composition, 155.
Général, présidence du comité, 549.
Impressions, composition, 153.
Marine et Pêcheries, composition, 152.
Mines et minéraux, composition, 155.
Ordres permanents, composition, 153.
Nickle, ajouté au comité des pensions, 2057.
Privilèges et élections, composition, 152.
Régie interne, 39.
Hon. A. Sévigny, nommé membre, 39.
Rap. de la comm. de régie interne (dépôt), 39.
Tupper, feu sir Charles—
Bennett, R. B., Borden, sir Robert, Foster, sir George, Graham, hon. G. P., Laurier, sir Wilfrid, membres du comité, 40.
Sélection, Foster (sir George), dépôt, 5.

COMMUNICATIONS.

Accusé de réception de l'adresse du Gouverneur général, 4.
Beauchesne, Arthur, sous-greffier de la Chambre, 834.
Boyce, C. W., nomination de greffier des procès-verbaux, 473.
Barbades, message de l'assemblée des îles, 675.

COMMUNICATION—*Suite.*

Carter, M. W., nomination à la bibliothèque, 4336.
Horton, Albert, 4312.
Incendie du Parlement, messages de sympathie, 693.
Nomination de L. C. Panet, assistant-sergent-d'armes, 80.
Owens, nomination de T. P., 4316.
Sergent-d'armes, nom. d'un assistant, 80.
Sièges vacants—
Aitkins, sir James, A.M. (Brandon, 1.
Berman, Brown, 4120.
Barker, hon. S. (Hamilton-Sud), 1.
Coderre, hon. L. (Hochelaga), 1.
Foster, A. D. (Kings, N.-E.), 1.
Garland, William E. (Carleton), 1.
Lancaster, E. A. (Lincoln), 1.
Lavallée, J. O. (Bellechasse), 4120.
Reid, James (Restigouche), 1.
Richards, J. W. (Prince, I.P.-E.), 1.
Sharpe, William H. (Lisgar), 1.
Sproule, hon. T. S. (Grey), 1.

DÉCISIONS DE L'ORATEUR.

Hughes, J. J. (I.P.-E.), 1787.
Incident Pugsley-Meighen, 80.
Intercol. et C.-P.R.—Echange de trafic, 2873.
Lois de la province de Québec sur l'enseignement. Réponse différée, 4120.
Messagers du service civil, 2874.
Prêt de $15,000,000, amendement Pugsley, 4122.
Projet de loi—N° 12, règle 21, 3463-3464-3466.
Projet de loi—Prohibition des liqueurs enivrantes, 2346.
Projet de loi—Question bilingue, question *re* règlement, décision remise, 3789-3790; décision rendue, 3848; appel., 3849; scrutin, 3849; décision maintenue, 3849.
Réserve de Saint-Pierre, 2427.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.

DISCOURS DU TRÔNE (débat).

Borden, sir Robert, 23 et suiv.
Burnham, J. H. (Peterborough-Est), 385 et suiv.
Burrell, hon. Martin, 324 et suiv.
Carroll, W. F. (Cap-Breton-Sud), 376 et suiv.
Carvell, F. F. (Carleton, N.-B.), 243 et suiv.
Casgrain, hon. T. C., 41 et suiv.
Clark, Michael (Red-Deer), 33 et suiv.
Cockshutt (Brantford), 59 et suiv.
Copp, Arthur B. (Westmoreland), 416 et suiv.
Demers, J. (Saint-Jean et Iberville), 546 et suiv.
Devlin, E. B. (Wright), 349 et suiv., 355 et suiv.
Edwards, J. W. (Frontenac), 363 et suiv.
Glas, Francis (Middlesex-Est), 287 et suiv.
Graham, hon. G. P., 510 et suiv.
Hazen, hon. J. D., 189 et suiv.
Hughes, sir Sam, 297 et suiv.
Knowles, W. E. (Moosejaw), 437 et suiv.
Kyte, G. W. (Richmond), 142 et suiv.
Lamarche, Paul Emile (Nicolet), 484 et suiv.
Lapointe, Ernest (Kamouraska), 391 et suiv.
Laurier, sir Wilfrid, 16 et suiv.
Lemieux, hon. R., 48 et suiv., 130 et suiv.
Macdonald (Pictou), 225 et suiv.
McCoig, A. B. (Kent-Ouest), 403 et suiv., 407 et suiv.
McCurdy, F. B. (Shelburne-et-Queen), 411 et suiv.
McKenzie, Daniel D. (Cap-Breton-Nord), 314 et suiv.
Marcil, hon. Charles, 492 et suiv.
Maclean, W. F. (York-Sud), 477 et suiv.
Meighen, hon. Arthur, 119 et suiv.

DISCOURS DU TRÔNE (débat)—*Suite.*

Murphy, hon. Charles, 161 et suiv.
Oliver, hon. F., 103 et suiv., 111 et suiv.
Paquet, Dr Eugène (L'Islet), 12 et suiv.
Pardee, F. F. (Lambton-Ouest), 468 et suiv.
Patenaude, hon. E. L., 541 et suiv.
Pugsley, hon. William, 69 et suiv., 81 et suiv.
Rogers, hon. R., 549.
Scott, Stewart (Waterloo-Sud), 177 et suiv.
Sinclair, J. (Carleton, N.-B.), 427 et suiv.
Taylor, J. D. (New-Westminster), 397 et suiv.
Thompson, Alfred (Yukon), 6 et suiv.
Thomson, Levi (Qu'Appelle), 473 et suiv.
Turgeon, O. (Gloucester), 183 et suiv.
Turriff, J. G. (Assiniboïa), 450 et suiv.
Wilcox, J. Oliver, 96 et suiv.
Prorogation, discours de, 4340.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE).

"A", bateau patrouilleur, 575.
Acadia, la compagnie houillère (Macdonald), 575.
Allemands ou Autrichiens à l'emploi des postes, 791.
Alberta, *re* colons de l', 574.
Allocations, etc., aux personnes dépendantes des soldats, 574.
Allocations aux officiers de réserve du service naval, 40.
Allocation d'absence, 40.
Allocation d'absence de sous-officiers brevetés, 39.
Allocations au service des signaux, 40.
Amethyst—Le steamer, 2598.
Amherst (N.-E.)—Casernement des troupes à, 1340.
Amqui—Terrain loué par l'Intercolonial à la municipalité d', 1091.
Amqui (viaduc), 1091.
Arisaig (N.-E.)—Phare, 2000.
Arrêté ministériel concernant l'incendie du palais législatif, 603, 608 et suiv.
Assurance, liste des compagnies expirantes, 784.
Auditeur général, décision infirmée par le bureau de la trésorerie, 473.
———1915, vol. 2 (dépôt), 693.
———1915, 3e vol. (dépôt), 603.
Avocats de la province de Québec employés par le gouvernement fédéral, 1908-1911. 1629.
Aylmer, P.Q.—Bureau de poste, 3386.
Baddeck—Droits de quaiage, 1629.
Banff—Squatters, transactions et paiements, 3386.
Banques, liste des actionnaires des, 473.
Bataillon à l'île McNab et à l'île Lawlor, 63e, 618.
Bayfield, 618.
Bear-Cove-Beach (Halifax), 1512.
Bear-River—Site d'un bureau de poste à, 575.
Bellemare, M.P., 990.
Belleville, comté de Shelburne, N.-E., 575.
Belzile, Louis de Gonzague, 575.
Bergeron *re* maître de poste, enquête, 890.
Bérubé, Léo, 1219, 2674.
Blackford, capitaine, 575.
Blé expédié de Winnipeg, etc., endroits en 1914-1915, 619.
Brander, renvoi d'office de Clifford G., 618.
Brigade navale canadienne, 1748 et suiv., 1753, 1761, 1772, 1779, 1784, 1786.
Buchanan, Daniel, 619.
Busley, enquête par M., 618.
Butte-à-l'Aigle et Medicine-Hat, transport de la malle, 574.
Burbeigh-Falls, force hydraulique, 2825.
Calgary—Elévateur régional, 3386.
Calgary—Médecins et employés de la quarantaine à, 618.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Canadian Car & Foundry Coy, 2411.
Canadian Stewart Company, 1512.
Canal de Soulanges, employés permanents, etc., du, 889, 1088.
Canso, chalutiers à vapeur à, 664.
Cap-Breton, dragage, 890.
Cap-Jourmain (gardien de phare), 890.
Cautionnements *re* grains de semence, 574.
Censeurs de Louisbourg et North-Sydney, 1735.
Chemin de fer (subvention de 1912 à 1915), 890.
Chemins de fer Nord-Canadien et G.-T.-P. (dépôt), 3501 et suiv.
Chéticamp (courrier), 890.
Chevaux, achat et exportation de, 617.
Cimon, E. H., 1219.
Collège militaire royal (paiements), 1090.
Colombie-Britannique, surintendant du dragage dans la, 618.
Colombie-Britannique, chasseurs de phoques de la, 617.
Commission des achats de guerre, commandes de la, 1340, réservé, 1340.
Commission scolaire des écoles catholiques romaines à Ottawa, 2411.
Commission de ravitaillement, réservée, 1512.
Commissions nommées par le gouv. depuis 1911, 618.
Commission des champs de batailles nationaux, 473.
Como (dragage), 890.
Comptes publics, 1915, 473.
Conférence des gouvernements locaux à Ottawa, 619.
Contingent, 1er—Soldats d'origine français du, 994.
Contingent, 1er, membres de diverses nationalités du, 994.
Contribution du Canada aux frais de guerre, 838.
Corps expéditionnaire canadien, dossier relatif au, 2052.
Crosbie, renvoi d'office de A. J., 618.
Cuisines de campagnes fournies aux corps expéditionnaires, 699.
Cunning—Poursuite contre la firme James W., 1736.
Déchiffreurs de dépêches et censeurs à Halifax, 3169.
Députés—Enrôlement, etc., de, 573.
Deschênes, employé de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, J. B., 2598.
Deux-Montagnes, comté—Bureau de poste, soumission et indemnités, 3386.
Dionne, cause de J. P., 1219.
Discours du Trône, 4 et suiv.
Discipline navale, 40.
Dominion Steel Corporation de Sydney, 994.
Dorchester—Service du transport des dépêches dans le comté de, 2282.
Dorion, baie de, chenal, 890.
Dossier relatif au corps expéditionnaire, 2052.
Douanes—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Douanes, remises et réductions des droits de, 1915, 523.
Droits accordés aux importateurs, rabais de, 619.
Douane à North-Sydney, local pour fins de, 619.
Doucet, Alexandre D., indemnité, 617-18.
Districts militaires 1, 2, 3, officiers, 1219.
Eastern-Harbour, courrier de, 890.
East-River et autres endroits, fourniture de viande, etc., aux employés des Travaux publics à, 661.
Ecorces pour tannage, 3386.
Ecum-Secum, primes de pêche demandées à, 619.
Edifices loués par le gouvernement, 1220.
Edmonton—Médecins et employés de l'immigration à, 618.
Employés civils à diverses époques, 890.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Employés du gouvernement dans les comtés de Cap-Breton, Victoria et autres comtés, 2282.
Employés de l'immigration à Montréal, 2282.
Employés permanents, etc., du canal de Soulanges, 889, 1088.
Employés publics (service extérieur), à certaines époques, 890.
Employés du Revenu de l'Intérieur (service intérieur, 574.
Emprunt domestique, 618.
Emprunts temporaires, 1915, 473.
Enfants sans mère, 40.
Englishtown—Droits de quaiage, 1629.
Enrôlement dans la marine, 1128.
Enrôlements depuis le 4 août 1914, 1220.
Enrôlements, 1915, liste classifiée des, 575.
Eureka et Sunnybrae, poste rurale entre, 575.
Examens du service civil depuis 1912, 2670.
Farine donnée par le Canada aux Belges, article du *Montreal Gazette*, 2000.
Finances—Fonctionnaires du service extérieur, 2955.
Fleming, Jos., 994.
Fonctionnaires civils enrôlés, etc., 573.
Fonctionnaires publics, enrôlement des, 618.
Fort-Henry (paiements à), 1090.
Fourniture de guerre—Fournisseurs de North-Sydney et de Sydney-Mines, 1846.
Fournitures de guerre—Uniformes au Collège militaire royal, 1897.
Frontier, service préventif des douanes à, 664-5.
Gages des employés à la fabrication des obus à New-Glasgow (N.-B.), 1340.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, Alberta et Saskatchewan—Décrets du Conseil privé n° 731 et n° 1168 (dépôt), 694.
Gillies (courrier), 890.
Gouvernements locaux à Ottawa, conférence des, 619.
Grades d'artilleurs, 40.
Graham (quai), 890.
Graham, chenal (dragage), 890.
Graines de semence, cautionnements, 574.
Grand-Bras-d'Or—Droits de quaiage, 1629.
Grand'Mère—Digue de, 994.
Gravel, Alfred, commissiaire du port de Québec, 2000.
Griffin à Valcartier, expropriation du terrain de Joseph, 619.
Habillements, 994.
Halifax, coût de certains terrains, 3067.
Halifax, médecins examinateurs employés par le ministère de la Milice à, 1896-1897.
Halifax, médecins et employés de la quarantaine de, 618.
Hallamore, John E., 618.
Hardwood-Hill, poste rurale de, 574.
Haut commissariat à Londres, personnel du, 2598.
Hanlover, Cap-au-Nègre, réparations, 575.
Hawkes, Arthur—Correspondance avec le premier ministre en 1912 et 1913 *re* Canadian Northern et discours du ministre des Finances en 1913, 1340.
Hébert, Nap., enquête, 574.
Hill, destitution de James, 2280.
Homesteads, dans la Saskatchewan, 575.
Hudson-Heights (dragage), 896.
Hudson—Quai de, 890.
Hudson-Heights (chenal), 890.
Huntingdon, service préventif des douanes à, 664-665.
Immigration à Calgary, médecins et employés de l', 618.
Immigration à Victoria, médecins et employés de l', 618.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Immigration à Winnipeg, médecins et employés de l', 618.
Immigration et de la colonisation, encouragement de l', 1846-1847.
Imprimerie nationale—Heures supplémentaires, 3007.
Ile-aux-Poires (dragage), 890.
Ile Perrot (quai), 890.
Ile Perrot-Sud et autres endroits dans le comté de Vaudreuil, correspondance, etc., relative aux quais de, 3169.
Ingonish—Droits de quaiage, 1626.
Intérieur—Employés, 1090.
Intérieur—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Intercolonial—Propriétés, etc., à Amqui, 1091.
Intercolonial (viaduc à Amqui), 1091.
Intercolonial, commis et officiers, etc., nommés depuis le 1er janvier 1915, 618.
Intercolonial, pesage des marchandises expédiées par l', 574.
Invasion féniane, vétérans de l', 574.
Inverness (courrier), 890.
Itinéraire postal n° 2, Scotsburn, 1735-1736.
Journaux de 1896 à 1911, montant payés à certains, 2282.
Kasletta, A., 2000.
Lac-au-Saumon, perte d'un cheval à, 574.
Lacs, barrage, etc., dans la vallée de la Trent, correspondance, etc., 1340.
La compagnie houillère Acadia, 574, 575.
Lac Matapédia (relevés), 1091.
Lantergne, Augustin, 3729.
Laurentide Co., Limited, 994.
Lavoie au Bic, incendie chez George, 574.
Lévesque, Antoine, 3386.
Lévesque, J. B., 1091.
Little-Narrows—Droits de quaiage, 1629.
Lennox-Ferry, sacs du courrier de, 574.
Liscombe, primes de pêche demandées à, 619.
Louiseville—Bureau de poste, 994.
Lynch, renvoi d'office de Thomas, 618.
Marine (enrôlements), 1128.
Margaree—Route postale, 1512.
Margaree-Harbour—Dragage, 890, 2282.
Mandats spéciaux, demande, *re*, 427.
Mandats du Gouverneur, 1915-1916, 473.
Marine, dépôt de documents relatifs à la, 39 et suiv.
Manitoba, répartition des arrondissements du scrutin au, 618.
Martin, Rufus, 574 et suiv.
Maitland et Noël, service de dépêches entre, 575.
Marie-Joseph, primes de pêche demandées à, 619.
McLean, David, copie d'affidavit, 1736.
McIntyre, Mme Flora, 1512.
McNairs-Cove (N.-E.)—Dépenses, etc., 1512.
McKinnon, Ames ou Angus, 791.
McQueen à Shédiac, garage, 574.
McCarthy, Charles, 618.
McNab et l'île Lawlor, correspondance *re* l'occupation pour fins militaires des édifices publics de l'île, 618.
McGregor, tablette commémorative *re* Dr James, 618.
Médecins et employés de la quarantaine à Halifax, Montréal, Québec, Regina, Calgary, Edmonton, Saint-Jean, Toronto, Vancouver, Victoria, Winnipeg, 618.
Médecins et employés de l'immigration à Calgary, Edmonton, Halifax, Montréal, Regina, Saint-Jean, Toronto, Vancouver, Victoria, Winnipeg, 618.
Médecins examinateurs de recrues nommés depuis le commencement de la guerre, liste, 1736.
Medicine-Hat—Poste rurale, 2004.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Medicine-Hat—Routes postales, 1512.
Medicine-Hat—Mitrailleuses, 1512.
Medicine-Hat—Poste rurale de, 2000.
Médecins militaires et aumôniers en Nouvelle-Ecosse, 3169.
Messagers du service civil, 2874.
Mennonite, 1873, conférence concernant l'église, 617.
Médecins examinateurs des recrues, 574.
Medicine-Hat à Butte-à-l'Aigle, transport de la malle, 574.
Midvale, aciérie de, 161.
Milice—Employés de la, 1220.
Milice, employés spéciaux du ministère de la, 994.
Mills, destitution de W. P., 574.
Milice, ordres généraux de la, du 25 nov. 1914-24 déc. 1915, 297.
Mont-Oscar (maître de poste), 890.
Montréal, employés de l'immigration, 2282.
Montréal, compagnie des tramways, 994.
Moosejaw News, 994.
Morin, enquête de Nazaire, 574.
Nantel, hon. M.—Ameublement de bureau, 994.
Naufrage dans le Saint-Laurent, 994.
Naylor, renvoi d'office de J. B., 618.
Neil's-Harbour—Droits de quaiage, 1629.
New-Annan, transport des dépêches à, 575.
New-Glasgow, visite d'un arbitre des salaires à, 1340.
New-Glasgow, casernement des troupes à, 1340.
Nianza—Droits de quaiage, 1629.
Nickel—Exportation, 2347.
North-Bay—Edifice à, 3386.
North-Lake, I.P.-E.—Brise-lames de, 619.
Noel et Maitland, service de dépêches entre, 575.
North-River-Center—Maître de poste, 1896.
North-Scotsburn, poste rurale à, 574.
North-Sydney, local pour la douane à, 619.
Nova Scotia Steel Company, 1574.
Obligations du G.-T.-P., $16,000,000, 3627.
Obus à New-Glasgow (Pictou), inspecteurs d', 791, 1090; employés à la fabrication des, 1340.
Ordres généraux de la milice, 25 nov. 1914—24 déc. 1915, 297.
Officiers canadiens non attachés à une unité quelconque et employés en Angleterre, 1755.
Officiers canadiens employés au bureau de la solde et des archives à Londres, 2000.
Officiers de recrutement, 575, 890.
Ottawa, comm. d'embellissement d', 1915, 473.
Ottawa, conférence des gouvernements locaux à, 619.
Patricia, soldats de diverses nationalités dans le régiment, 994.
Patenaude, hon. M.—Ameublement de bureau, 994.
Patton, W. T., inspecteur vétérinaire de Coutts, Alberta, 1512, 2598.
Payeurs, nominations de, 40.
Pensions militaires, les (dépôts), 1786.
Peine de mort, la, statistiques, 2051.
Pensions du personnel administratif, 473.
Pension des officiers et marins, 40.
Phoques en Colombie-Britannique, chasseurs de, 617.
Pictou, ligne projetée et quais permanents au port de, 2935.
Pictou—Etudes faites dans le port de, 994.
Pictou, écluses, etc., à, 574.
Piniaski, Wasyl, 661.
Pictou et West-River—Poste rurale entre, 575.
Pointe-Fortune (maître de poste), 890.
Pointe-Fortune (quai), 890.
Pleasant-Bay (courrier), 890.
Ports et rivières, 890.
Police fédérale—Employés et salaires, 1512.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Pont de l'île Perrot et Sainte-Anne de Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil, 889.
Pointe-Fortune (dragage), 890.
Pointe-Cavagnol (quai), 890.
Port de Pictou—Etudes, 994.
Postal, service transatlantique, hiver 1915-1916, 618.
Postes—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Postes (fonctionnaires enrôlés), 1128.
Port-Morien, etc., Cap-Breton-Sud, *re*, 573 et suiv.
Poste rurale entre West-River et Pictou, 575.
Proclamations, arrêtés ministériels, etc., concernant la guerre, 40.
Prince-Rupert—Edifice projeté à, 574.
Price, nomination et démission de W., 574 et suiv.
Primes de pêche demandées à Spanish-Ship-Bay, 619.
Quai de Rigaud, 890.
Quarantaine à Toronto, médecins et employés de la, 618.
Quais, construction de, 890.
Qu'Appelle, routes postales rurales, 791.
Québec, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Question bilingue, 3509.
Rapport de l'auditeur général, 1915 (dépôt du volume III), 603.
Rabais de droits accordés aux importateurs, 619.
Rapport du chef de la police fédérale *re* l'incendie du palais législatif, 694.
Règlements relatifs à la loi des insectes nuisibles et aux autres fléaux, 189.
Règlements du service de la marine, 39.
Revenu de l'Intérieur, nominations depuis 1911, 1574.
Recrutement pour les forces canadiennes en Angleterre, directeur du, 3169.
Recrutement, officiers de, 575, 890.
Regina, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Regina, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Regina Province and Standard, 994.
Regina—Routes postales, 884.
Rigaud (dragage), 890.
———édifice militaire, 2412.
———bureau de poste, 889.
———(quai), 890.
Rivière-Ouelle—Quai, 1091.
Routes postales dans le district de Regina, 994.
Roy, J. Anthime, 2598.
Roseberg (Alta.)—Changement du bureau de poste, 3386.
Roberta, Richmond et West-Bay, transport du courrier entre, 574.
Roy, Léon, interprète de l'Intérieur, 618.
Rosthern, *re* certains terrains à, 573.
Routes postales, nombre, etc., de, 619.
Roger's-Hill, poste rurale de, 574.
Routes postales rurales à Qu'Appelle, 791.
Saint-Lazare-Village (maître de poste), 890.
Sainte-Marthe (maître de poste), 890.
Saskatoon Star, 994.
Sansfaçon, destitution, 984.
Sainte-Justine-de-Newton (maître de poste), 890.
Sainte-Anne de Bellevue et autres endroits (dragage), 890.
Saint-Nicolas, arrière de, achat, 2000.
Sainte-Justine-de-Newton, maître de poste, 890.
Saskatchewan, homesteads dans la, 575.
Scotsburn, poste rurale de, 574.
Sénat, amendement de la loi relative au, 618.
Sherwood, Crossley, 1340.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

Shad-Bay, quai, 1512.
Shag-Harbor, réparation à, 575.
Société Royale du Canada, 1915, 473.
Solde retenue, 40.
Soldats, pensions des, 574.
Soldats invalidés, liste des pensions accordées aux, 574, 1737, 1739 et suiv., 1745, 1746.
Soulanges, employés permanents, etc., du canal de, 889.
South-Gut—Droits de quaiage, 1629.
Spiritueux—Droits sur certains, 1512.
Spanish—Primes de pêche demandées à, 619.
Starling, le, 564.
Strathcona (poste rurale), 890.
Saint-Eleuthère—Station, 1091.
Statistiques des messageries du Canada au 30 juin 1915, 2974.
Statistiques des téléphones, 2974.
Saint-Jean, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Saint-Jean et stations de chemins de fer, transport du courrier entre, 574.
Saint-Ann (Victoria), 1914-1915, pilotage dans le port et le district de, 619.
Saint-Esprit, maître de poste de, 574.
Stoddart, P. A., 1219.
Strubbell, *re* homestead de Frank, 573.
Subventions aux chemins de fer de 1912 à 1915, 890.
Sunnybrae et Eureka, poste rurale entre, 575.
Sunnybrae, chemin de fer de, 575.
Sydney—Dominion Steel Corporation, 994.
Sydney-Mines, copie d'enquête *re* dommages à certaines propriétés de, 1736.
Tatamagouche à New-Annan et Tatamagouche-Mountain, transport des dépêches à, 575.
Toronto, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Toronto, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Thetford-Mines, 994.
The Amalgamated Dry Dock and Engineering Company *re* cale-sèche à North-Vancouver, 1219.
Transcontinental—Protection contre le feu entre la jonction Harvey et la frontière ouest de la province de Québec, 1736.
Travail—Fonctionnaires du service extérieur, 2935.
Troupiers canadiens décorés, 2932.
Travaux publics—Dépenses *re* havres et rivières par province, 618.
Travaux publics—Dépenses *re* édifices publics, etc., dans chaque province, 618.
Tramway de Montréal, 994.
Travaux publics à East-River et autres endroits, fourniture de viande, etc., aux employés des, 661.
Trans-Saint-Laurent, Cie de navigation, 664.
Upper-Margaree (courrier), 890.
Upper-New-Cornwall, N.-E., renvoi du maître de poste de, 618.
Upper-Prospect, quai de, 3510.
Val-des-Eboulis—Maître de poste de, 890.
Vale Railway Coy, 994.
Vancouver, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Vancouver, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Vaudreuil-Station (maître de poste), 800.
Victoria (dragage), 890.
Vicars, service préventif des douanes à, 664 et suiv.
Village Vaudreuil (quai), 890.
———(dragage), 890.
———quai du, 890.

DOCUMENTS (DEMANDE ET DÉPÔT DE)—*Suite.*

West-River et Pictou, poste rurale entre, 575.
West Roachdale—Nomination du maître de poste, 1736.
Whitehead—Dépôt frigorifique de la boitte, 2411.
Wilson, Joseph W. V., 575.
Winnipeg, médecins et employés de l'immigration à, 618.
Winnipeg, médecins et employés de la quarantaine à, 618.
Yukon, dépenses et recettes en détail du service de la poste dans le district du, 618.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS.

Achats de guerre—Commission, 2001.
Acadia Coal Coy, 4261.
Acoustique de la Chambre, 644, 838.
Affaires du gouvernement, 2001.
Affaires extérieures, note relative aux, 1265.
Ajournement de Pâques, 2977.
Alberta septentrional, l'enrôlement, 4260.
Allison, le colonel J. Wesley, 2110 et suiv., 2672.
Amner, le cheval, 3113.
Antilles—Expédition de sirop aux, 1847, 2066, 1887.
Armes portatives, 3172, 3452.
Augmentations annuelles des traitements de la chambre de commerce, 2460.
Avoine et farine d'avoine, interdiction de l'exportation de l', 835, 890.
Bataille en France, 1170, 1211, 1269.
Beauchesne, Arthur, sous-greffier de la Chambre, 834.
Béland, le Dr, 838.
Baie Georgienne—Distribution du rapport *re* le canal, 350.
Blé, le réquisitionnement du, 161, 836, 837, 1210, 1505, 1689.
Berlin (troubles de), 892.
Boyce, C. W., nomination de, greffier des procès-verbaux, 473, 784.
Bûcherons (régiment des), 1169.
Calgary, désordres à, 785 et suiv.
Campbellton (désordres), 987.
Campbellton-Gaspé, service, 3247.
Cap-Breton-Nord, recrues, 2670.
Carter, M. W., nomination à la bibliothèque, 4336.
Calgary, tarif d'élévateur, 1688.
Canadiens et Allemands dans le service militaire, 708 et suiv.
Censure des lettres, 2976.
Censure des lettres venant des Etats-Unis, 2820, 3194, 3172.
Chatham, N.-B.—Transports locaux, 1788.
Chemin de fer Nord-Canadien, 2774, 4116 et suiv.
Chemin de fer de Saint-Jean à Québec, 1505, 2112 et suiv., 2000 et suiv., 2115, 2118, 2039, 1694.
Chevaux, achat de, 675.
Chevaux pour la guerre, 2477.
Chutes d'eau, 576.
Chef du service des troupes militaires, 1996.
Chisholm, nommé juge en Nouvelle-Ecosse, M., 710.
Club américain à Toronto (destruction), 892.
Colombie-Britannique et canal de Panama, 4277 et suiv.
Commandes de guerre, 243.
Commerce trans-océanique et la guerre, le, 661-662.
Commerce et l'industrie du Canada, le 3135, 3144 et suiv., 3157 et suiv.
Comité des comptes publics, 857 et suiv.
Comité des débats, 3246.
Comités permanents, 40-41.
Commission du commerce, 4260.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

Commission de ravitaillement, 962-964.
———Davidson, 3341, 4186.
———des achats de guerre, 2001.
———des obus, 3642, 3659, 3662.
———impériale des munitions, 837.
———Meredith-Duff et Davidson, 4315 et suiv.
———relative à l'incendie du Parlement, 694.
Congrès économique des alliés, 2935.
Construction des navires au Canada, 1697-1698, 4235.
Crédit ouvert au gouvernement impérial pour munitions, 1898.
Currie à Saint-Julien, le général, 2465.
Currie—Mort du soldat D., 3127, 3172.
Day, le colonel, 3062, 3112.
Davidson, sir Charles, 2516.
———nomination d'un avocat de l'opposition à l'enquête, 4121, 4122.
———commission, 3341.
Déclaration du ministre de la Justice sur l'interdiction des spiritueux, 2726.
Décorations, etc., aux volontaires, 3448.
Délégation de Montréal, 385.
Demandes de documents, 3020, 3340, 3627, 3848.
———graines de semence, 1898.
———de renseignements, 2217, 3570, 3627.
Dépenses de guerre, 41, 2211.
Destruction du club Américain à Toronto, 892.
Disette de charbon à la Nouvelle-Ecosse—Le manque de navires, 1687 et suiv.
District militaire n° 12—Saskatchewan, 1996.
Dossier incomplet—Shédiac, 2067.
Duchemin, A. B., 1689.
Examens du service civil, 2598.
Edmonton, désordes à, 925-926.
Election de l'Orateur, 1.
Edwards, W. C., 2175.
Employés de rangs inférieurs—Appointements, 4263.
Enrôlement des hommes de couleur, 2118.
———des mineurs, 3193-3194.
———d'ouvriers étrangers, 3294.
Enseignement professionnel des anciens soldats, 1698 et suiv.
Entreprises de munitions, 835.
Equipement des soldats du 206e bataillon (article du *Daily Mail*, de Montréal), 1897.
Estevan à Carlyle—Enneigement de la ligne d', 2773.
Etrangers internes employés dans les fermes, 2975.
Explications sur un fait personnel, 156, 158, 427, 160-159, 839, 575, 1727, 2349, 2617, 926, 1090, 1561, 1092, 3115, 3116, 2113, 2515, 2672, 2217, 3451, 1264, 1567, 1093, 1848, 2343.
Fabriques de munitions, 2672.
Fénienne—Primes aux volontaires de la campagne, 3385.
Fonctionnaires publics, l'enrôlement des, 1092.
Fonctionnaires enrôlés, allocations aux, 678 et suiv.
Fort-Henry—Réparations à, 2978.
Foster, Arthur De Witt (annonce de sa démission), 1.
Fournitures de guerre, caisses à obus, 2466.
———chevaux, 2917.
———conserves de viande, 2113, 2426, 2935.
———chevaux, 675 et suiv., 2977.
———pelles, 2466, 2472.
Fusil Ross, le, 4292, 4297, 4393.
Garland, William E., annonce de sa démission, 1.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 999.
Gouvernement impérial pour munitions, crédit ouvert, 1898.
Grain dans l'Ouest, pléthore, 4060.
———de semence, dettes pour les, 1169, 1686-1687.
Grenier, Adolphe, 3725-3726.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

Guerre, commandes de, 243.
———fournitures de, habillements, 4262.
Hansard—Lacune dans le, 2774.
Hillsborough (I.P.-E.)—Pont, 1504.
Homesteads—Perceptions sur la vente des, 2670, 3627, 3695.
Homard en conserves, exportation, 2671.
Hommes de couleur, enrôlement des, 2218.
Hôpitaux militaires, 577 et suiv.
Horton, Albert, 4312.
Hughes *re* commandes de guerre, déclaration de sir Sam, 3128 et suiv.
Hughes—Prochain voyage de sir Sam, 1169.
Intercolonial — Approvisionnement de houille, 2218-2219.
———billets de retour pour les soldats, 2773.
———chefs du mouvement, 2819.
———collision à Val-Brillant, 2159-2160.
———explications, 1847.
———et Pacifique-Canadien—Echange de trafic, 2873-2874.
———insuffisance de wagons, 1787-1788.
———installations de l', 3570.
Iles de la Madeleine—Service de navigation de vapeurs aux, 2160.
Ile du Prince-Edouard—Communications, 1504.
———traverse de, 1757 et suiv.
Indemnités aux familles des soldats, 4289 et suiv.
Immigration japonaise, 2773.
———des veuves et des orphelins, 1169, 1393.
Impression des documents de l'Etat, 4263.
Inspection des parcs par l'Etat, 1629, 1685.
———des poids et mesures, 890.
Laplante, Mme, 4292.
Lavallée, M.P., M., 3787, 4061, 4120.
Law, M.P., mort de, 611 et suiv.
Lessard, le major-général, 694 et suiv.
Législature, prolongation de la, 3384.
Lenahen, Veuve John, 3700 et suiv.
Listes des pertes, 3172.
———électorales, 3247.
Louisville, maître de poste, 2217.
Lumière du jour, économie, 4186.
Magistrature de la province de Québec, 964, 1091.
Main-d'œuvre, importation en Colombie-Britannique, 1393.
Masse, la, 792.
Maxim-Vickers (grève aux usines), 1217.
Meighen, incident Pugsley, 111.
Messagers, appointement, 4261.
———du service civil, 2874, 2897.
Ministre de la Milice, 2110, 3062, 2726, 2672.
Montréal, la grève des charpentiers à, 1128.
Motion d'ordre, 2413.
Munitions, les entreprises de, 835.
———de guerre, 111.
———pour armes portatives, 2412, 2670, 3341, 4068, 4076, 4080, 4085, 4101.
———commission des travaux de, 2987.
Musique régimentaire, 1091.
Navires au Canada, construction des, 1697-1698.
———de cabotage, réquisitionnement, 2066.
New-Mills—Vivier, 4262.
New-Richmond, le nouveau bureau de poste, 1170.
Nickel—Exportation, 2270-2271.
Nouvelle-Ecosse—Disette de charbon à, 688.
———A. Chisholm, juge en, 710.
Nouvelles du front, 2465.
Obus, livraison d', 1688.
Omission dans le hansard, 2977.
Ottawa—Hauteur des constructions, 2269-2270.
Oubli sur l'ordre du jour, 660-661.
Owens, nomination de T. P., 4316.
Obus, demande d'enquête, 891, 964, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2561, 2562, 2565, 2819, 2935,

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

Obus, demande d'enquête—*Fin.*
3564, 3565, 3628, 3641, 3642, 3647, 3651, 3657 et suiv.
Orateur, remarques après l'élection de l', 1 et suiv.
Papier—Interdiction de l'exportation du, 4186.
Papineau, le colonel, 578.
Paquette, Edouard, 2349, 2774.
Parents des soldats, 3727.
Pêche du homard, 4261-4262.
Pétition en annulation d'une loi d'Ontario, 2936.
Pensions militaires, 4317 et suiv.
Pétrole dans la fabrication des munitions de guerre, 2775 et suiv.
Pilot, naufrage du, 110, 158, 159.
Poids et mesures (inspection), 890.
Poisson canadien en Angleterre, 2872.
Poste rurale, 111.
Portugal—Morue au, 3726.
Présentation de député—Patenaude, hon. E. L. (Hochelaga), 1.
Primes aux volontaires de la campagne des féniens, 3385.
Prolongation de la législature, 3340, 4122, 4187, 4314.
Publications du min. des Mines, 4061.
Punition aux simples soldats, 3246, 3247.
———d'un soldat du 128e bataillon, 3195.
Palais législatif, incendie du, 599 et suiv., 891, 922, 926-927.
———messages de sympathie, incendie, 693.
———incendie, message de la chambre de commerce des Barbades, 1336.
———plans, 2065, 4260.
Parlement, commission relative à l'incendie du, 694.
———débris du palais du, 838.
———indépendance du, 784.
———lumière sur l'édifice du, 767.
———reconstruction du palais du, 2111, 2112, 2113, 3194.
Québec et Saguenay—Achat du chemin de fer, 2652, 3295, 3695, 4062 et suiv., 4301, 4302, 4305, 4306, 4308.
Question bilingue, 3452.
———de privilège, l'Hydro-électrique, 1503-1504, 1899, 1900.
———de procédure, 3785, 3786.
Rainbow, 3452, 4121.
Réclamations contre les chemins de fer de l'Etat—Loi des petites, 3384-3385.
Recrues pour la marine royale, 3127 et suiv.
———enrôlées au Canada, nombre des, 80.
Rectification du compte rendu, 1452, 3340.
Recrutement à Montréal, 4311 et suiv.
———dans Gaspé et Bonaventure, 4262.
———suppression du, 1686.
Renseignements, 3570.
Réorganisation des forces canadiennes, 2113-2114-2115.
Requête au gouvernement *re* la loi 5, G. V, chap. 45, de la province d'Ontario, 1898, 1923.
Réserve forestière dans la région de la rivière de l'Esprit, 3694.
Retrait d'un avis de motion, 80.
Ross, Walter, 2412-2413.
Sansfaçon, maître de poste, 2466.
Salaires courants, 3627.
Saint-Bernard et Saint-Maxime—Service postal, 3727.
Saint-Julien—Anniversaire de la bataille de, 3171.
Saskatchewan—Approvisionnement de l'eau de la rivière, 3341.
———district militaire n° 12, 1996.
———traitements des juges dans la, 2173 et suiv.

INCIDENTS ET INTERPELLATIONS—*Suite.*

Séances du matin, 3067.
———à deux heures, 3449-3450.
———du samedi, 3569-3570.
Secrétaire particulier du ministre de la Marine, M. Gustave Heidman, 706 et suiv.
Sergent-d'armes, nomination d'un assistant, 80.
Spirit-River, réserve forestière de, 4061.
Scammell, J. K., 1211.
Service dentaire dans l'armée, rapport, 4314.
———militaire obligatoire, 613.
Shédiac, dossier incomplet, 2067.
Sheet Metal Product Company, 1727 et suiv.
Soldats—Billets de retour sur l'Intercolonial pour les, 2773.
———canadiens au feu, 927.
———canadiens décorés, liste officielle, 2065.
———décédés, successions des, 4259 et suiv.
———employés aux semailles et au labourage, 4314.
———équipement, 2271.
———illettrés, 1996.
Simples soldats, 3383-3384.
Soulanges—Ingérence dans la politique des employés du canal de, 3384.
Stewart, mort du Dr, 2562.
Suffrage féminin, 1687.
Tarif d'élévateur à Calgary, 1688.
———spéciaux sur les chemins de fer pour les soldats, 2672-2673.
Taxe de guerre sur les compagnies minières, 965.
———de guerre sur les terres, 786.
———imposées aux banques, 2595.
Témiscouata—Travaux publics, 4261.
Terres publiques de l'Ouest, concessionnaires des, 523 et suiv.
Toronto—Le recrutement, 3017 et suiv.
Trains de l'Ouest, service des, 537 et suiv., 576.
Transcontinental—Exploitation du, 2516.
Travaux de la Chambre, 1264, 1265, 2408, 2448, 2973.
Traverse de l'Ile du Prince-Edouard, 1786 et suiv.
Transports et tarifs, 3262 et suiv.
———militaires, le chef du service des, 1996.
Travaux publics—Explications sur le budget général des, 2946 et suiv.
Vacances, 3570.
Val Brillant, collision à, 2158-2160.
Valcartier—Expropriation de terrains, 1362.
Veuves et orphelins (immigration), 1169, 1393, 1394.
Vickers-Maxim à Montréal—Troubles, 1848.
Volontaires, souscriptions en faveur des bataillons de, 611.
Winnipeg—Emeute, 2563, 2671-2672.

MESSAGES.

Accusé de réception de l'adresse par le Gouverneur général, 1169.
Budget supplémentaire, 2772, renvoyé au comité des subsides, 2772.
———supplémentaire, 2932, renvoyé au comité des subsides, 2932.
———supplémentaire, 3448.
———supplémentaire, 1916-1917, 4258.
Gouverneur général, prorogation, 4339.
Gouverneur général (sanction royale), 2175, 2941.

OUVERTURE DE LA SESSION.

Mercredi, 12 janvier 1916, 1.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros).

N° 1—Prestation du serment, dépôt, 5.
N° 2—Abolition de la peine de mort: Discussion générale, 2052 et suiv.; motion pour 2e lect., mise aux voix et perdue, 2064.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros)—*Suite.*

N° 3—Burrard Inlet Tunnel and Bridge Co., 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
N° 4—Chemin de fer Nord-Canadien: 1ère lect., 152; 2e lect. articles, 958 et suiv.; rapporté, 988; 3e lect., 407; disc. des art., 1058; sanct. royale,1570.
N° 6—Ratific. de conventions entre les Cies N.-C. O., N.-C. et C.-P. R., 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect., 1705.
N° 7—Cie de chem. de fer Farnham à Granby, 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
N° 8—Cie de chemin de fer de Niagara à St. Catharines et à Toronto, 1ère lect., 152; 2e lect., 407; disc. des art., 2539 et suiv.; 2578 et suiv.; 2588 et suiv.; rapport, 2593; 3e lect. et adoption, 3043.
N° 9—Cie de tram. et de nav. de la rivière de la Paix, 1ère lect., 152; 2e lect., 407.
N° 10—Incorp. des Sœurs de l'Assomption de la Sainte-Vierge, 1ère lect., 152; 2e lect., 407; 3e lect. et adoption, 1060.
N° 11—British America Nickel Corporation Limited, 1ère lect., 297; 2e lect., 407; disc. générale, 989; 3e lect., 1060; adoption, 1060; 2e délib. amendement du Sénat, radiation de l'article 3, 2594; adoption de l'amendement du Sénat, 2594.
N° 12—La Cie du chem. de fer de Calgary à Edmonton, 1ère lect., 297; 2e lect., 1407; 3e lect., 1060; adoption, 1060.
N° 13—Concernant le ch. de fer Canadien du Pacifique, 1ère lect., 297; 2e lect., 407; 3e lect., 1058; adoption, 1058.
N° 14—Central Western Canada Railway, 1ère lect., 297; 2e lect., 407; 3e lect., 1058.
N° 15—Pacific Northern & Omineca Railway Company, 1ère lect., 297; 2e lect., 407; disc. générale, 988; réservé, 988; disc. des art., 1058; 3e lect., 1060; adopté, 1060.
N° 16—Con. la Cie de ch. de fer de Québec au Sud de Montréal, 1ère lect., 297; 2e lect., 407; 3e lect., 1058; sanction royale, 1570.
N° 17—Emprunt de $75,000,000, nouvelle délibération, 2104; 2e lect. tel qu'amendé, 2104; renvoi en comité général, 2104; comité général, 2104; 3e lect., 2104; adoption, 2104; annulation de 3e lect., 2104. (Voir n° 60.)
N° 17—Canadian Indemnity Company, 1ère lect., 473; 2e lect., 613; 3e lect., 1190.
N° 18—Edwards & Co., W. C., 1ère lect., 473; 2e lect., 613; 3e lect., 1190.
N° 19—Owens, brevet de James W., 1ère lect., 473; 2e lect., 613; disc. des art., 1212 et suiv.
N° 20—Queen's University à Kingston, fusion avec The School of Mining of Agriculture, 1ère lect., 473; modific., 989; réservé, 989; 3e lect., 1060; adoption, 1060.
N° 21—Marine marchande en ce qui concerne le pilotage, 2e lect., 1368; renvoyé au comité général, 1368; adoption, 4314.
N° 22—La Cie du chemin de fer d'Edmonton et Southwestern, dépôt, 662; 1ère lect., 662; 2e lect., 767; disc. des art., 1479; 3e lect., 1479; adoption, 1479; modifié par le Sénat, modification adoptée, 2544.
N° 23—Ontario-Niagara Connecting Bridge Coy, dépôt, 662; 1ère lect., 662; 2e lect., 767; disc. des art., 1705 et suiv., 1809; rapport, 1810; disc. des art., 1723 et suiv; modifié 1883; 3e lect., 1984; adoption, 1984.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros)—*Suite.*

N° 24—Toronto, Niagara & Western R.R. Coy, dépôt, 662; 1ère lect., 662; 2e lect., 767; disc. des art., 3044 et suiv.; 3e lect. et adoption, 3048.

N° 25—La Cie téléphone Canada Western, dépôt, 662; 1ère lect., 662; 2e lect., 767; disc. des art., 1730 et suiv.; rapport, 1732; disc. des art., 1980 et suiv.; 3e lect., 1983; adoption, 1983.

N° 26—Concernant la corporation de Brantford, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 767; disc. des art., 1706 et suiv.; 3e lect., 1847; adoption, 1807; modifié par le Sénat, 2e délibération, 2791; adoption des modifications, 2792.

N° 27—La Cie d'assurance-vie Empire of Canada, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786.

N° 28—La Cie du chemin de fer de la vallée de la rivière Kettle et la Cie de chemin de fer et de navigation de Vancouver, Victoria et Eastern, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 695; réservé, 861; 3e lect., 1980.

N° 29—Pedlar People, Limited, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786; renvoi jusqu'au retour du ministre de l'Agriculture, 1997; 3e lect., 2236.

N° 30—Seaports Trusts Corporation, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786; disc. des art., 1479; 3e lect., 1479; adoption, 1479.

N° 31—Eastern Canadian Union Conference Corporation of Seventh-day Adventists, dépôt, 695; 1ère lect., 695; 2e lect., 990; comité général, 2230.

N° 32—La Cie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et Buffalo. dépôt,695; 1ère lect., 695; 2e lect., 786; 3e lect., 2236; modifié par le Sénat; 2e délibération et modifications adoptées, 3218-3220.

N° 33—Modifiant la loi des banques, concernant les prêts agricoles, dépôt, 706; 1ère lect., 706; 2e lect., 978; disc. générale, 969 et suiv.; modifié, 1670; rapporté, 1690; modifié par le Sénat, 3295; modific. adop., 3296.

N° 34—Amendant la loi concernant les Cies d'assurances, 2e lect., 979; renvoyé au comité des banques, 1690.

N° 35—Placements des Cies d'assurance sur la vie, disc. générale, 1690 et suiv.; 2e lect., 1694; renvoyé au comité des banques et du commerce, 1694.

N° 36—Chemin de fer de Colonisation de Joliette et du lac Manuan, 1ère lect., 962; 2e lect., 1061; 3e lect., 1879.

N° 37—Allumettes à phosphore blanc, dépôt, 1033; 1ère lect., 1033; disc. des art., 1508 et suiv.

N° 38—Modifiant le Code criminel, dépôt, 1087; 1ère lect., 1087.

N° 39—L'Armée du Salut dans l'Ouest du Canada, dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479; 3e lect. et adoption, 3048.

N° 41—Potter, Lena Pearl, faire droit à: dépôt, 1335; 1ère lect., 1336; 2e lect., 1479; 3e lect., 1997.

N° 42—Napper, pour faire droit à Robert, dépôt, 1266; 1ère lect., 1266.

N° 43—Hill, pour faire droit à Sherwood Norman, dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479; 3e lect., 1997.

N° 44—Pour faire droit à Ida Waltz, 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479; 3e lect., 1991.

N° 45—Pour faire droit à Cecily Ethel Maud Farrera, dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1479, 3e lect., 1997.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros)—*Suite.*

N° 46—Algoma Central & Hudson Bay Company, dépôt, 1266; 1ère lect., 1266; 2e lect., 1997; modification du Sénat adoptée, 2791.

N° 47—Loi des chemins de fer au sujet du transport du grain, 1ère lect., 1266; 2e lect., 1368; disc. des art., 1368; 3e lect., 1371; adoption, 1371; sanction royale, 1570.

N° 48—Modifiant la loi relative à la Société Canadienne de la Croix-Rouge, dépôt, 1388, 1ère lect., 1389; 2e lect., 1568; 3e lect., 2113.

N° 49—Pour faire droit à Lilian May Dent, 2e lect., 1506; 3e lect., 1997.

N° 50—Cunningham, pour faire droit à Harry Lorn White, 1ère lect., 1503.

N° 52—Wardlaw, pour faire droit à Henry John, dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1706; 3e lect., 1997.

N° 53—Thompson, pour faire droit à Robert William, dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1906.

N° 54—Modifiant la loi de 1910 concernant les compagnies d'assurances, dépôt, 1625; 1ère lect., 1625.

N° 55—Liquidations, modifiant la loi des, dépôt, 1625; 1ère lect., 1625; 2e lect., 1696; comité général, 1696; 3e lect., 1696; adoption, 1696.

N° 56—Stone, Ltd, *re* certains brevets de, dépôt, 1683; 1ère lect., 1683; 2e lect., 1732; 3e lect., 2594.

N° 57—Jackson, pour faire droit à Nora Louise, dépôt, 1843; 1ère lect., 1843; 2e lect., 1897; 3e lect., 2257.

N° 58—Loi des grains du Canada, disc. des art., 2067-2068; 3e lect., 2068; adoption, 2068.

N° 59—Vancouver, commissaires du port de, dépôt, 1685; 1ère lect., 1685; 2e lect., 2180; disc. des art., 2180; 3e lect. et adopt., 2180.

N° 60—Emprunt de $75,000,000, 1ère lect., 1853; 2e lect., 2068; comité général, 2068; 3e lect., 2068; adoption, 2068.

N° 61—Modifiant le tarif douanier, dépôt, 1933; 1ère lect., 1933; 2e lect., 2410; disc. des art., 2414 et suiv.; 3e lect., 2476.

N° 62—Haebble, Harvey, concernant un brevet de, dépôt, 1986; 1ère lect., 1986; 2e lect., 2087; 3e lect., 2594.

N° 63—Lasher, pour faire droit à Mary Phillis, dépôt, 1996; 1ère lect., 1996; 2e lect., 2087; 3e lect., 2592.

N° 64—Mills, Mabel, 2e lect., 2087; 3e lect., 2594.

N° 66—Pour faciliter l'exécution des lois provinciales prohibant le commerce des liqueurs enivrantes, dépôt, 1994; 1ère lect., 1996; 2e lect., 2599; disc. des art., 2600 et suiv.; 2673 et suiv.; 2830 et suiv.; 2893 et suiv.; amendement 3095; rejeté, 3096; 3e lect., 3098; adoption, 3098.

N° 67—Réserve indienne de Saint-Pierre, dépôt, 2172; 1ère lect., 2172; disc. des art., 2429 et suiv.; débat en 3e lect., 3077 et suiv.; 3e lect. et adoption, 3088.

N° 68—Relatif aux tribunaux supérieurs de la Saskatchewan et tendant à modifier la loi sur les juges, dépôt, 2180; 1ère lect., 2180; disc. des art., 2435; 3e lect., 2437; adoption, 2437.

N° 69—Smith, Clarisse, 2e lect., 2272; 3e lect., 2594.

N° 70—La Cie du chemin de fer d'Atlin, dépôt, 2269; 1ère lect., 2269; dépôt, 2267; 1ère lect., 2269.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros)—*Suite.*

N° 71—Reinhardt, Arthur Alexander, 3e lect., 2791.

N° 72—Wilson, Charles William, dépôt, 2347; 1ère lect., 2347; 2e lect., 2595; 3e lect., 2791.

N° 73—Elliott, Aimee Rita, 2e lect., 2595; 3e lect., 2791.

N° 74—Pour lever une taxe sur les profits du commerce, dépôt, 2409; 1ère lect., 2408; disc. générale, 2761 et suiv; 2e lect., 2762; disc. des art., 2779 et suiv.; modification, 2790.

N° 75—Modifiant la loi sur la marine marchande concernant les bateaux-moteurs, dépôt, 2460; 1ère lect., 2461; 2e lect., 2936; disc. des art., 2936 et suiv.

N° 76—Sinclair, Christopher, 1ère lect., 2561; 2e lect., 2641; 3e lect., 3367.

N° 77—Colonial Bank of Canada, 1ère lect., 2561; 2e lect., 2792; disc. des art., 3048; 3e lect. et adoption, 3049.

N° 78—British Trust Co., 1ère lect., 2664; 2e lect., 2792; 3e lect., 3062.

N° 79—Faire droit à Hope Fathergill Baily, dépôt, 2617; 1ère lect., 2617; 2e lect., 2792; 3e lect., 3367.

N° 80—Modifiant la loi relative aux parcs et réserve, dépôt, 2617; 1ère lect., 2617; 3e lect., 2791; adoption, 2791.

N° 81—Relatif à la marine marchande, fusion avec le projet de loi n° 75, dépôt, 2664; 1ère lect., 2665; 2e lect., disc. des art., 2938 et suiv.

N° 82—Tendant à autoriser la Premier Insurance Company of Canada, 1ère lect., 2724; 3e lect., 3367.

N° 84—Pour inclure certaines réserves scolaires et pour que certaines terres soient comprises dans le district d'irrigation Taber, province de l'Alberta, dépôt, 2724; 1ère lect., 2724; 2e lect., 2940; disc. des art., 2940, 2941; 3e lect., 2978.

N° 85—Subsides, dépôt, 2793; 1ère lect., 2793; 2e lect., 2793; comité général, 2793; 3e lect., 2793; adoption, 2793.

N° 86—Prisons publiques et maisons de réforme, dépôt, 2819; 1ère lect., 2819; disc. générale, 2981 et suiv.; disc. des art., 2982 et suiv.

N° 87—Loi des chemins de fer concernant les pouvoirs de la commission des ch. de fer, dépôt, 2819; 1ère lect., 2819; 2e lect., 2874; disc. des art., 2874 et suiv.; 2875 et suiv; amendé, modifié, modifications adoptées, 2889; 3e lect., 2936.

N° 88—Modifiant la loi sur les banques, dépôt, 2724; 1ère lect., 2724.

N° 88—Manitoba and Saskatchewan Bible Society, 1ère lect., 2872; 2e lect., 3220; 3e lect., 3367.

N° 89—High River Saskatchewan and Hudson Bay Company, 2e lect., 3062; 3e lect., 3219.

N° 91—Modifiant la loi des petites créances contre les chemins de fer de l'Etat, dépôt, 5061; 1ère lect., 3001; 2e lect., 3458; disc. des art., 3495 et suiv.; 3e lect. et adpt., 3462; modif.

N° 92—Robert Charles Vondreau (faire droit), 2e lect., 3220; 3e lect., 3367.

N° 93—Pour faire droit à Percy Lynn Woods, 1ère lect., 3115; 3e lect., 3367.

N° 94—Emprunt de $250,000,000, disc. générale, 3699 et suiv.; 3e lect., 3700; adoption, 3700.

PROJETS DE LOI (par ordre de numéros)—*Suite.*

N° 94—Pour établir des primes pour encourager la fabrication de zinc de minerai extrait au Canada, dépôt, 3179; 1ère lect., 3179; 2e lect., 3296; disc. des art., 3296; 3e lect., 3810.

N° 95—Compagnie Mont-Royal, concernant les redevances à payer à la, dépôt, 3383; 1ère lect., 3383; 2e lect. et disc. des art., 3534 et suiv.

N° 96—Rhodes, faire droit à David Whimple, dépôt, 3383; 1ère lect., 3383; 2e lect., 3472; 3e lect., 3727.

N° 97—Aide pour fins militaires, dépôt, 3448; 1ère lect., 3448.

N° 98—Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, dépôt, 3530; 2e lect., 3665; disc. des art., 3665 et suiv.; 3e lect., 3667; adoption, 3667.

N° 98—Tendant à modifier la loi fédérale sur la tempérance, dépôt, 3017; 1ère lect., 3017; 2e lect., 3453; disc. des art., 3453 et suiv.; 3e lect., 3458; adoption, 3458.

N° 99—Relatif à la cour d'Echiquier, dépôt, 3564; 1ère lect., 3564.

N° 100—Compagnie du chemin de fer Manitoba-Ontario, dépôt, 3627; 1ère lect., 3627; 2e lect., 3727; retrait, 4120.

N° 101—Chemin de fer Québec et Saguenay, achat: disc. générale, 4170 et suiv.; disc. des art., 4223 et suiv.

N° 101—Tendant à autoriser l'acquisition des lignes de chemins de fer entre la ville de Québec et Nairn-Falls et entre Lyster et Saint-Jean-Deschaillons, dépôt, 3585.

N° 102—Kenny (Martha Isabella), faire droit, dépôt, 3845; 1ère lect., 3845; 2e lect., 4040; 3e lect., 4221.

N° 103—Craig, William Thomas, faire droit, dépôt, 4000; 1ère lect., 4000; 2e lect., 4040; 3e lect., 4221.

PROJETS DE RÉSOLUTION.

Ajournement du mercredi des Cendres, 1393.

Alma à Loch-Broom, poste rurale, etc., 999.

Assurance, prolongation des permis d', dépôt, 676; adoption, 676.

Beauchesne, Arthur, 922.

Bibliothèque du Parlement, 155.

Blé, exonération du, dépôt et débat, 892 et suiv.; 918 et suiv.; 1093 et suiv.; 1106 et suiv.; rejetée, 1124.

Brigade navale canadienne, 1340; réservée, 1340.

Bureaux de placements nationaux (Lemieux), dépôt et débat: Burnham, 623; Hughes (King, I.P.-E.), 643; Lemieux, 619 et suiv.; Maclean (Halifax), 641 et suiv.; modification, 641; adopté, 644; Martin (Regina), 635 et suiv.; Pugsley, 638 et suiv.; Rogers, 631 et suiv.; Taylor, J. D., 643 et suiv.; Verville, 630 et suiv.

Canadiens français dans le service public, 1233 et suiv.; adoption, 1241.

Canadiens français dans le service administratif, 2105; question en suspens, 2105.

Canadien-Nord et G.-T.-P., prêts, disc. générale: Borden, 3744 et suiv.; Graham, 3740 et suiv.; Lemieux, 3745 et suiv.; Macdonald, 3746 et suiv.; Pugsley, 3748 et suiv.; Turriff, 3746 et suiv.; White, 3729 et suiv.

Carter, Alfred, salaire, 3504; adoption, 3504.

Chemin de fer de Saint-Jean (N.-B.) à Québec, 1ère lect., 3530; 2e lect., 3539; comité général, 3510 et suiv.

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Comité des comptes publics, 3115; adoption, 3115.
Compagnies d'assurance (déb), adoption, 710.
Décrets, ratifier certains: Borden, 3504 et suiv.; Oliver, 3509 et suiv.; Roche, 3504 et suiv.
Divorce, le: Carvell, 800 et suiv.; Carroll, 807 et suiv.; Doherty, 812 et suiv.; Hazen, 800 et suiv.; Lemieux, 801 et suiv.; McKenzie (Cap-Breton-Nord), 820 et suiv.; Marcil, 809 et suiv.; McLean, 810; Proulx, 799 et suiv.; Thoburn, 811 et suiv.
Emplois civils et soldats, retour de la guerre: Graham, 670 et suiv.; Middlebro, 665 et suiv.
Emprunt de guerre de $75,000,000: Clark (Red-Deer), 1928 et suiv.; Laurier, sir Wilfrid, 1900 et suiv.; Lemieux, 1905 et suiv.; Macdonald, 1913 et suiv.; Maclean (Halifax), 1908 et suiv.; Maclean (York-Sud), 1001 et suiv.; Nesbitt, 1903 et suiv.; Turriff, 1918 et suiv.; White, 1900 et 1933 et suiv.
Emprunt de guerre de $250,000,000: Borden, 2599, 3386, 3403, 3442 et suiv.; Burnham, 3406; Clark (Red-Deer), 3421 et suiv.; Copp, 3419; Graham, 3438 et suiv.; Hughes (I.P.-E.), 3415 et suiv.; Lemieux, 3435 et suiv.; Martin (Regina), 3405 et suiv.; Maclean (Halifax), 2599, 3401 et suiv.; McLean (I.P.-E.), 3430; Macdonald (Pictou), 3407 et suiv.; Oliver, 3431 et suiv.; Rhodes, 3422.
Enseignement technique, 2282 et suiv., 2317 et suiv.
Impressions du Parlement (message au Sénat), 155.
Industrie linière, 1340 à 1362.
Juges dans la Saskatchewan, traitement des, 2175 et suiv.
Loi des banques, prêts agricoles, dépôt et disc.: Laurier, sir Wilfrid, 690 et suiv.; McCraney, 703; Pugsley, 700 et suiv.; Thomson, 705; Turriff, 702; White, sir Thomas, 699 et suiv.; adoption, 706.
Loch-Broom, poste rurale, 999 et suiv.
Motion d'ordre, 891.
Obus, demande d'enquête sur les: Bennett (Calgary), 1643 et suiv.; Borden, 1580 et suiv., 2463 et suiv.; Boys, 2336 et suiv.; Broder, 2681 et suiv.; Carvell, 1599, 1629 et suiv.; Kyte, 2367 et suiv.; Laurier (motion), 1570, 2642 et suiv., 2651; motion rejetée, 2651; Macdonald, 2630 et suiv.; Maclean (York-Sud), 2651 et suiv.; Meighen, 1821 et suiv.; Pugsley, 1778, 1810, 2350, 2424; White, 2399, 2618.
Orateur, élection de l' (Foster), 1 et suiv.
Permis d'assurance, prolongation des, dépôt, 676; adoption, 676.
Pictou, service de vapeurs, 994 et suiv.
Pouvoirs des comités permanents, 155.
Poisson dans les marchés intérieurs, prix du (demande d'une enquête), 578 et suiv.; adoption, 603.
Prêts agricoles, dépôt, 699; adoption, 706.
Prévisions budgétaires, 2792; adoption, 2793.
Prohibition des liqueurs enivrantes au Canada (Marcil): Bennett (Calgary), 2317, 2475 et suiv.; Boivin, 2411 et suiv.; Borden, sir Robert, 1513 et suiv.; Buchanan, 2472; Bureau, 1566; Devlin, 2474; Davidson, 2330 et suiv.; Edwards, 2339 et suiv.; Hughes (I.P.-E.), 2303, 2446; Macdonald, 2474; McCoig, 2472; (Marcil): Bennett (Calgary), 2317, 2475 et McLean (I.P.-E.), 2047 et suiv.; Marcil, 1513, 1524, 2324, 2338, 2466; Martin (Regina), 2334; McKenzie, 2324; Murphy, 2046; Nesbitt, 2475; Proulx, 2493; Séguin, 2336; Steele, 2476; Stevens, 1513, 2331; scrutin, 2476; Thomson (Qu'Appelle), 155[illegible]; Thornton, 1556 et suiv.;

PROJETS DE RÉSOLUTION—*Suite.*

Prohibition des liqueurs enivrantes, etc.—*Fin.*

Turgeon, 2473 et suiv.; Weichel, 1544 et suiv.; Wright, 1564 et suiv.
Question bilingue, enseignement du français dans la province d'Ontario (Lapointe, Kamouraska): Bellemare, 3999 et suiv.; Bennett (Calgary), 3787; Boivin, 3992 et suiv.; Borden, sir Robert, 3787, 3863 et suiv.; Casgrain, 3882, 3983; Clark (Red-Deer), 3971; Devlin, 3856 et suiv.; Doherty, 3976 et suiv.; Edwards, 3921 et suiv.; Foster, sir George, 3789, 3964; Girard, 3987; Graham, 3788, 3959; Knowles, 3787; Lamarche, 3933 et suiv.; Lapointe (Kamouraska), 3787, 3848 et suiv.; Laurier, sir Wilfrid, 3869 et suiv.; Lemieux, 3888 et suiv.; Lespérance, 3985 et suiv.; Macdonald, 3993 et suiv.; Macdonell, 3954 et suiv.; Marcil, 3908 et suiv.; Morphy, 3944 et suiv.; Nickle, 3896 et suiv.; Northrup (appel de la décision de l'Orateur), 3849; Oliver, 3948 et suiv. :Orateur (Sévigny), décision sur motion d'ordre remise, 3787-3790; décision rendue, 3849; décision maintenue, 3849; Pardee, 3969 et suiv.; Proulx, 3972 et suiv.; Robb, 3945; rejet du projet de résolution, 4000.
Réserve de Saint-Pierre, 2160 et suiv.
Restaurant du Parlement, 156.
Santé publique, création d'un ministère de la, 1224 et suiv.
Séances du matin, 2214 et suiv.
Séances du mercredi, 1266.
Soldats, retour de la guerre et les emplois civils, 665 et suiv.
Sylvester, poste rurale, 999.
Tarif douanier, pour modifier le, 2418.
Tupper, mort de sir Charles, 603, 608.
Vancouver, commissaires du port de, 1683, 1685.
Voies et moyens, tableau A de l'annexe du tarif des douanes: Armstrong, 1860 et suiv.; Best, 1878 et suiv.; Borden, sir Robert, 1779 et suiv.; Buchanan, 1860; Carvell, 1846 et suiv.; Clark (Red-Deer), 1849 et suiv.; Douglas, 1859 et suiv.; Graham, 1869 et suiv.; Green, 1861, 1868; Knowles, 1885; Laurier, sir Wilfrid, 1865; Lemieux, 1867; Loggie, 1866; Macdonald, 1885, 1979; Maclean (Halifax), 1888; McCraney, 1853; Nesbitt, 1884; Oliver, 1858; Stevens, 1862, 1979; Sutherland, 1857; Turriff, 1854; Webster, 1868; White, 1853 et suiv., 1953 et suiv.
Voies et moyens, budget, 1336.
Vote des femmes, 1091, 1241, 1264.
Zinc, primes à l'industrie du, 3174, 3176, 3177, 3178, 3179.

PROROGATION DE LA SESSION.

Discours du Trône et cérémonial, 4340.

QUESTION ET RÉPONSES.

Abatage des porcs à Amherst, 2278.
Achats de chevaux, 698.
———d'eau-de-vie, 2231.
———de guerre, commission, 2824.
———de guerre, foin, 2823.
———de navires pour les besoins de la guerre, 6970.
———de semences, 923.
Affaires courantes et archives (assistant-greffier), 1216.
———indiennes, commis du service des, 2934.
Affineries de cuivre, etc., à la Colombie-Britannique, 932.
Agents commerciaux dans l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale, 1734.
Agriculture—Commis du ministère de l', 2934.
———employés possesseurs de diplômes, 2282.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Agriculture, fonctionnaires, 3063.
Aide aux expositions rurales, 3169.
Aitken, sir Max, 553, 2820.
Ajax et *Mudlank*, charbon aux dragueurs, 566.
Alberta—Elévateur régional, 2822.
———secours aux cultivateurs de l', 550.
Allemands et autrichiens, immigrants, 567.
Allison, John Westley, 2577.
Allocations d'absence, 2281.
———de séparation, 570.
———de séparation, 3066.
———de séparation du 159e bataillon, 2463.
Allumettes à phosphore blanc (n° 37), disc. des art., 694 et suiv.
Améliorations des ports et rivières, 889.
———des tranchées, 3065.
Amérique du Sud et Amérique Centrale—Agents commerciaux, 1734.
Amherst—Abatage des porcs à, 2279.
———caserne militaire, 2410.
———charbon pour les casernes, 2724.
———Sydney et New-Glasgow—Revenu postal, 3728.
Anderson, la route de la baie d'Hudson, Cochrane, 659, Graham, 659.
Annandale, bouées, 1890.
Angleterre, officiers canadiens en, 991.
Antigonish, bureaux de poste d', 572.
———garde-pêche pour le comté d', 572.
———jardin de la station d', 2158.
Approvisionnement des troupes au Canada, 571.
———et transport, 3293.
Archibald, G., 558.
Arisaig—Gardien du phare, 1896.
Armstrong, pont du lac, 2821.
Aubains à Berlin, Ont., inscriptions des, 561.
Aubrey, Napoléon, 2409.
Aumôniers de l'armée, 2275, 3234.
———de régiments, 3244.
Automobiles de la milice, 2667.
———Packard pour les postes, 1392.
———Pierce-Arrow, achat d', 1391.
Autrichiens et allemands, immigrants, 567.
Baddeck, quai de, 508.
Badger, W., 1511.
Baie des Chaleurs, surveillance de la, 567.
Baie d'Hudson et les têtes de ligne, dépenses pour le chemin de fer de la, 658.
Baie Saint-Laurent (N.-B.), bureau de télégraphe de la, 1628.
Baleine, steamer, 3847.
Banques autorisées, 614.
Bateman, le capitaine John, 564.
Bas pour les soldats, 614.
Bataillon de Sussex, 1216.
———10e, approvisionnement, 886.
———40e, 1090.
———64e, 3245.
———64e, officier de santé, 1127.
———68e, 2823, 3245.
———102e, 1088.
———106e, épiceries, 2276.
———159e, allocation de séparation, 2463.
———191e, du corps expéditionnaire, 1393.
Bataille en France, 1170, 1227.
Bear-River, édifice public, 1219.
Beehun, J. J., 3568.
Bennett, D. D., 1843.
Berlin, Ont., inscription des aubains à, 561.
Bernier, Thomas, empl. de l'Intercolonial à Rivière-du-Loup, 2538.
Bétail donné en garantie sur avances d'argent, 576.
Big-Island, service postal à, 569.
Billets fédéraux, 614.
Black, Robson, 3293-3294.
Blades, le capitaine Charles, 156.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Blé, le réquisitionnement du, 563, 1339.
Blue River M. & L. (la compagnie), 1125.
Bois de chauffage au Lazaret de Tracadie, 2933.
Bonaventure et Gaspé, phares dans les comtés de, 554.
———service postal, 2277.
Boucher, le Dr, 1627.
Breen's-Pond (brise-lames à), 1510.
Brise-glace, construction d'un steamer, 1512.
Bromptonville, courrier, 3729.
Burleigh, la goélette, 889.
Burnet, le Dr, 1127.
Bureau de la solde et des archives du Canada à Londres, 3166.
Câblogrammes, tarif des, 662.
———et marconigrammes, tarif pour, 696.
Caisses à cartouches du fusil Ross, 1391.
Campbellton, surintendant de l'Intercolonial à, 554.
———service de vapeurs à, 555.
———(bâtiments publics), 1216.
———(aménagement pour les soldats), 1216.
Canada Car and Foundry Co., 1127.
———population du, 1338.
Canal de Soulanges, 1088.
Caplan, service postal à St-Alphonse, 1375.
Carkner, W. Lloyd, 1217-1218.
Carson, brigadier-général, 887, 2821.
Cap-Breton-Nord, recrues, 2670.
Cap-du-Nègre, le phare de l'île du, 563.
Cap-à-la-Roche, le chenal au, 791.
Carleton, ouvrages de protection de la plage de, 555.
Carleton Drug Company, 2665, 2667.
Censeurs, 887.
———et déchiffreurs, 2596 et 2597.
———et déchiffreurs de dépêches à Louisbourg, 1896.
Chalifour, le capitaine, inspecteur des pêcheries du golfe, 567.
Chalutiers à vergue, prime aux, 790.
———à vapeur étrangers, 663.
Charbon sur les lignes de l'Etat, tarif du transport du, 567 et suiv.
Chaussettes, 924.
Chaussures en toile, 616.
Chasseurs, 13e, à cheval, 1343, 2933.
Chemins de fer de l'Etat, divisions des, 569.
———(obligations), 924, 925.
———refonte de la loi, 1337.
———Québec et Saguenay, 2596.
———du Nouveau-Brunswick à l'Ile du Prince-Edouard, 3168.
———commis, 2975.
———(subventions), 889.
Chevaux, interdiction de l'exportation, 1392.
———pour la guerre, 561.
———pour le gouvernement français, 1088.
———pour le dépt. de l'Agriculture, 4059.
———de remonte pour l'armée anglaise, 2932,
———achetés, 695, 696.
Chutes d'eau, le titre aux, 790.
Chute, lieutenant A. H., 2596.
Cole-Harbour, quai à, 787.
Collège militaire royal, 2277.
Collège royal de Kingston, 2277, 4059.
Colliers, importation de, 787, 1392.
Colombie-Britannique, indiens, 888.
———service des phares, 2509, 2510.
Commandes de guerre, taxes sur les, 569.
Commis du service parlementaire, 2932.
Commission militaire des hôpitaux, 2461.
———des phares, 1128.
———impériale des munitions, 615 et suiv.
———concernant le coût de la vie, 888.
———consultative des pêcheurs, 2109.
———des obus, avances, 3693.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Commission des salaires aux employés des munitions, 1337-1338.
———de la pêche des phoques, 3168.
———du service civil, 3340.
———des terres des Indiens, 2159.
Commissaire de police sur le transcontinental, 2824.
Comité des impressions publiques, 4338.
Communications entre Eureka et New-Glasgow, 1090.
Conférence des alliés à Paris, 2596.
Contributions particulières pour l'achat de mitrailleuses, 2932.
Coopération avec les provinces en matière d'immigration, 1997-1998.
Corps expéditionnaire, 2462.
Coût de la vie, 888.
Cribbin's-Point, quai à, 1510.
Cuisines de campagne, 566 et suiv.
Cultivateurs de l'Alberta, secours aux, 550 et suiv.
Daigle, Zéphirin, 3064.
Déchiffreurs de dépêches, censeurs et, 663.
Demande de travaux publics, 1895-1896.
Dempsey, Ernest, achat de pierre, 3245.
Dépenses dans Inverness, 889.
Dépôts aux caisses d'épargne, etc., intérêt sur, 562.
Députés dans l'armée, 991.
Dette pour grains de semence, 790, 1169.
Devenish, M., 660.
Différends industriels (loi), 1216.
Digby-Gap, cloche sous-marine à, 1337.
Dingwall (N.-E.), receveur de la poste, 1215.
Dionne, J. P., 2974, 3066.
Directeur de la poste et les élections municipales, 1735.
D'Israëli, quai à, 3729.
Division expéditionnaire (transport de la 1re), 2822.
Dorchester—Personnes nommées dans le service civil, 3063.
Douane—Traitement des employés, 2274.
Dent, Max, 1510.
Dragage à l'Ile du Prince-Edouard, 888.
Droits sur les perles et diamants, 664.
Duchemin, H. B. (paiements), 1215.
Experts en lin, 2462-2463.
Expositions rurales, aide, 3169.
Exportations canadiennes, 614.
———d'électricité, 695.
East-Gore et Kennethcook—Courrier entre, 3510.
Eastern-Harbour, dragage à, 790, 889.
Eperlan, pêche, 697.
Elévateurs, entrepôts régionaux, 551 et suiv.
Elliott, le Dr E. H., 573.
Employés de la Chambre, 2595.
———des postes, 1732; tableau, 1732.
———des travaux publics à Charlottetown, 2933.
Emprunt de $75,000,000, 2669.
Enseignement technique, 1553.
Etalons, 924.
Etrangers, naturalisation, 3064.
Eureka et New-Glasgow (communication), 1090.
Evans, C. C., 1511, 1734.
Evidences of Industrial Ascendency of Nova Scotia et autres journaux, montants payés, 3243.
Fallis, M., 698.
Farmer's Bank, la, 563.
Farnham (camp), 1219.
———ferme expérimentale, 3567.
Féniens en N.-E., vétérans de l'invasion des, 614.
Ferguson, T. R., 923, 1089.
Fielding, P. M., 1628, 2280.
Filler, Camille, 2461.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Fillimore, officier recruteur, sommes payées au major, 2597.
Fisher, inspecteur des pêcheries, 1127.
Foin pressé en Nouvelle-Ecosse, 556.
Fonctionnaires civils, allocations d'absence aux, 3385.
———dans les ministères, 3845-3846.
———des postes, traitements, 1732.
Fonte de canons au Canada, 2933.
Forbes, Mackenzie, 3693-3694.
Forçats aliénés de Portsmouth, transport des, 560.
Foster, A. De Witt, 992, 2281, 4258-4259.
Freeman, le Dr, 2280, 3244.
Fournitures de guerre, achat de chevaux, 789.
———de guerre à l'Angleterre, épices, etc., 3067, 3244.
———de guerre, avances pour fabrication d'obus ou de fusées, 3744.
———de guerre, baïonnettes, 1546.
———de guerre, 40e bataillon, 1090.
———de guerre, chevaux pour le gouvernement français, 993.
———de guerre, chevaux achetés à Montréal, 696.
———de guerre, chevaux, 695-696, 1217, 1389.
———de guerre, couvertures, etc., 1507.
———de guerre, épices, 3064.
———de guerre, épiceries, 3906-3907.
———de guerre, épiceries en Colombie-Britannique, 3244.
———de guerre, camions de transport, 3847.
———de guerre dans l'Alberta, achats de, 3385.
———militaires, foin, 2666.
———de guerre, foin et avoine, 2408, 3694.
———de guerre, Ile du Prince-Edouard, 3566-3567.
———de guerre, Logan Bros., 1507.
———de guerre, obus, 787.
———de guerre, pardessus (overshoes), 697, 924.
———de guerre, 106e régiment, 1090, 1126.
———de guerre, Renfrew Woolen Mills, 1507, 1508.
———de guerre, Windsor, N.-E., 3567.
Fusils Ross, 616 et suiv.
———caisses à cartouches, 1391.
Fusil Lee-Enfield, 3729.
Garde-pêche pour le comté d'Antigonish, 572.
Gardien des pêcheries du golfe, 567.
Gare de chemin de fer à Prince-George, C.-B., 660.
Gaspé et l'île d'Anticosti, service postal entre, 555.
Gauvreau-Yard, 575.
Gazoline, le prix de la, 923.
Gelly, Aurèle, 1844.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1510-1511.
Genest, S. M., 923.
Glace-Bay, service postal à, 552.
Gobeil, A., 1629.
Golfe, gardien des pêcheries du, 567.
Gowan, le forçat, 560.
Gouvernement français, achat de chevaux, 1088.
Grains de semence, dette des, 790-791, 1169.
———le nantissement du, 789.
Grand-Tronc, subventions au, 1089.
Guerre des tranchées, 2824-2825.
———dépenses des départements, 1215.
———adjudications de, chaussures en toile, 616.
Guysborough et Canson, transport du courrier entre, 2934.
Haanel, le Dr, 887.
Halifax, installations terminales, 923.
Halifax Herald, 3242.
Half-Moon, service d'alarme de, 615.
Ham, Mme Burlington, 992.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Hanover, édifice public, 1511.
Hareng, le commerce du, 2597.
Hjort en Norvège, mission du Dr, 1629.
Hochelaga, le vapeur, 992.
Homard, la pêche du, 993.
Hôtel Carslake, 3729.
Houille d'Halifax à la baie d'Hudson, 1843.
Hudson, chem. de fer de la baie d', 562.
——— rapp. de M. Anderson *re* la route de la baie d', 659.
Incendie du palais législatif, prétendu avertissement, 698-699.
Ile du Cap-Breton, dragage, 227, 2280.
Iles de la Madeleine, service, 3509.
———câble sous-marin aux, 788.
Ile du Prince-Edouard, dragage, 888.
———inspecteurs des pêcheries, 2109.
———chevaux pour l', 561.
Immigrants venue au Canada en 1915, 1507.
———autrichiens et allemands, 567.
Immigration, 1218, 1219.
———chambre de commerce de Toronto, 1339.
———au Canada, 559.
———et production, 1338-1339.
Importation de chevaux, 2158.
———et exportations, 3908.
———de laine, 2159.
Impressions publiques, 4338.
Indiens de la Colombie-Britannique, 888.
———qui s'enrôlent, 3567.
Inspecteurs d'obus, etc., 2105.
———de poisson salé, 2280.
———de l'industrie laitière dans la province de Québec, 888.
———de pommes de terre, 993-994.
Inspection des poids et mesures, 695, 2595.
Intercolonial, achat de matériel pour l', 2933.
———achats de wagons, 786.
———à Campbellton, surintendant de l', 554.
———garde d'un pont, 1088.
———M. Devenish, 660.
———embranchement dans Guysborough, 896.
———houille pour l', 556, 558.
———nominations, 1687.
———pensions aux employés, 787.
———section Truro-Moncton, 3509.
———service des marchandises, 2665-2666.
———tarif de transport, 1507.
———taux de transport sur les produits forestiers, 1734.
———traverses pour l', 568.
———wagons à marchandises, 2461.
Interdiction du commerce des spiritueux, 2595.
Invasion des Féniens en N.-E., vétérans de l', 614, 662.
Inverness—Bureaux de poste, 1627.
———dépenses dans, 889.
James, C. C., 2598.
Joliette, bureau de poste, 3728.
———bureaux publics, 3728.
Journaux de Halifax, montants payés à certains, 2242.
Juges de la province de Québec, 2821.
———experts en beurre et en fromage dans la province de Québec, 4121.
Juifs, enrôlement des, 1627.
Justice, commis du ministère de la, 2935.
Kastella, A., 1626.
Killam (Alberta), service postal, 1509.
Kitsilano, réserve indienne, 1733.
Kennedy, R. H., 4259.
La Cie Blue River M. & L., 1124.
Lait en poudre, 886, 1126, 2280, 1090.
Langfeldt, le Dr, 614 et suiv.
La Patrie et *L'Evénement*, paiements à, 2408.
Lareau, J. E., 992.
L'Assomption, courrier, 4059.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

L'Assomption, poste rurale à, 1127-1128.
———quai de, 2274.
Lazaret de Tracadie, bois de chauffage, 2933.
Laszowski, Max Von, 992.
Lessard, le major-général, 567.
Lethbridge, agent d'immigration, 2824.
———bureau de poste, 2933.
Lévis, manège militaire, 2278.
———la quarantaine, 2109.
———salle d'exercices, 3386.
———terrains militaires, 3064.
Little-Sands, brise-lames, 2280.
Lin, expert en, 2462-2463.
Lindsay, J. T., 2463.
Licences à des vapeurs, 2823.
Listes électorales, 1915, 615.
Loi de la Colombie-Britannique, Cies à fonds social, 3727.
Lois de la province de Québec sur l'enseignement, réponse différée, 4120.
Locomotives, 2669.
———à huile en Colombie-Britannique, 1628.
Lapassey, le major, 1218.
Louiseville, bureau de poste de, 565, 1126.
Lunenberg, service des dépêches, 412.
Lyons, John, 4058.
Macdonald, Rév. D. R., 3846-3847.
Mahone-Bay et Martin's-Brook, service des courriers entre, 564.
Main-d'œuvre, importation en Colombie-Britannique, 1393.
Manitoba, terres des écoles, 3847.
Marine, commis du départ. de la, 2934.
———canadienne, service, 2668.
Marchand, Zéphirin, 3246.
Murchie's-Channel, quai, 1733.
Marché américain, poisson frais pour le, 658.
Martin's-River, poste, 4058-4059.
Marconigrammes et câblogrammes, tarif pour, 696 et suiv.
Matane et Rimouski, enrôlement, 2411.
Maxim-Vickers, grève aux usines, 1211.
McInnes, C. S., 3065.
Meat-Cove, brise-lames à, 788.
Medicine-Hat, courrier de Butte-à-l'Aigle, 552.
———édifice des douanes, 1511.
Membres du Parlement nommés lieutenants-colonels, 2273.
———servant dans l'armée, 1627.
Moosejaw, bureau des douanes, 2276.
———camp militaire, 1733.
———entrepôt de vérification, 1627.
Morrisburg (local de la milice), 1127.
Milford-Haven-Bridge, le receveur de la poste, 2278.
Militaires, la solde des, 572.
Mines du nord d'Ontario, 1215.
———commissaire des, 3063.
Ministère de la Milice, commis, 2975.
Ministre de la Milice, 2668-2669.
———de la Milice, frais de voyage, 2276.
———des munitions, 550.
Mitchell, Moses, 3568.
Mitrailleuses, 282, 550, 2565.
Montagne-à-la-Pluie, réserve forestière de la, 663.
Moncton, passage inférieur à, 3167-3168.
Montcalm, poste rurale dans, 1127-1128.
Montpetit, Elzéar, 2823.
Montréal, agents d'immigration, 1511.
———bâtisse des douanes à, 2596.
———édifice de la douane, 2281.
———juges, 2411.
Mullock, le major I. A., 2410.
Munitions d'armes portatives, 1628.
———commission impériale des, 615 et suiv.
———de guerre, 111.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Munitions de guerre, achats, 2666.
———ministre des, 550.
Mudlark et *Ajax*, charbon aux dragueurs, 566.
Naturalisation des troupes, 3060.
Navires pour les besoins de la guerre, achat de, 697-698.
Neuville, phare de, 614.
New-Glasgow et Eureka, communications, 1090.
New-Richmond, le nouveau bureau de poste, 1170.
———bureau de poste, 1755.
———poste rurale, 2279.
———Ouest, bureau de poste, 3385.
Nickel, exportation du, 2932.
Nominations dans le personnel administratif, 991.
Nord-Canadien, subventions au chemin de fer, 1089.
Nord d'Ontario, mines du, 1215.
North-Bay, dépôt d'armes, 2820.
Nouveau-Brunswick à l'Ile du Prince-Edouard,
Nouvelle-Ecosse, foin pressé en, 556.
Nouvelle-Zélande, achat de blé pour la, 1339.
Obligations de chemin de fer, 924-925.
Obus, inspecteurs, etc., 2105.
———à Stellarton, inspecteurs d', 698.
———à New-Glasgow, inspecteurs d', 698.
Officiers canadiens en Angleterre, 1628.
———célibataires, allocation d'absence, 3245-3246.
———membres des Communes et du Sénat, 1391-1392.
Ogilvie, A. R. C., le major, 1216-1217.
O'Kanagan, réserve, 3294, 3847.
Ottawa, commission des écoles séparées, 2669.
———médecins des camps militaires, 1844.
———édifice des douanes, 1625.
Ouvriers de fermes, 1999.
Pacifique-Canadien, subventions, 1089.
Paiements et péremptions, 552.
Palais législatif, prétendu avertissement, incendie du, 698.
Pardessus, 924.
Parcs américains, 3065.
Paspébiac, quai de, 554.
Patronage politique, 1390.
Pêche de la morue, conférence *re* la, 663.
———de l'éperlan, 697.
———primes, 2669.
Pêcheries de Québec, les, 660.
———dans l'ouest de la N.-E., inspect. des, 565.
———surveillant des, 554.
Perles et diamants, 664.
Phare de Neuville, 614.
Phoques, commission de la pêche des, 3168-3169.
Pictou, officiers de recrutement, 1219.
———bateau de sauvetage sur l'île, 569.
———la poste rurale dans, 569.
Poisson frais pour le marché américain, 658.
———mariné, le, 1846.
———pour les troupes canadiennes, 1733-1734.
Pommes de terre, inspecteur, 993-994.
Pont Marcotte, 2275.
Pope, sir Joseph, 3066.
Population du Canada, 658, 1338.
Port-Hood, quai de, 790.
Port-Howe, le receveur de la poste à, 1125.
———route postale rurale de, 1125.
Port-Nelson, bétail vivant, 2820-2821.
———drague, 2820.
———la navigation à, 613.
———travaux, 2974.
Postes, employés des, 1732, 1999, 2108.
———employés enrôlés, 1846.
———publicité du ministère, 1218.
———recettes, 1732.
———fonctionnaires des, traitements, 1752.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Ports et rivières, améliorations des, 889.
Portsmouth, médecins du pénitencier de, 560.
Première division expéditionnaire (transport de la 1ère), 2822.
Prince-George, C.-B., gare de chemin de fer à, 659, 660.
Prince-Rupert, milice à, 3509.
Profits sur commandes de guerre, taxes sur les, 569.
Prohibition, 2595.
———dans l'Ouest, 660.
———dans tout le Canada, la, 553.
———dans les provinces de l'Ouest, 660.
Pugwash, embranchement industriel de, 3167.
Pupitres, achats de, 1340.
Québec, le bureau de poste de, 697.
———et Saguenay, chemin de fer de, 2596.
———commission du port de, 2461.
———les pêcheries de, 660.
———surintendant de la poste à, 567.
Recettes de la vente des timbres-poste et des cartes, 2278.
———provenant de taxes spéciales, 991.
Recrues du corps expéditionnaire canadien, 3168.
Réformes dans l'organisation du service sténographique, 2515.
Régiments d'outre-mer, 1506-1507.
———106e, provisions, 1090.
———106e, 1126.
Regina, bureau du sous-receveur général à, 573.
———camp militaire, 1896.
———installation du revenu de l'intérieur, 1510.
———service de l'intendance, 1753.
Reid, Jack, emprisonné pour sédition, 2105.
Remonte pour les troupes canadiennes, 993.
Renchérissement des vivres, 986, 1265.
Rentes viagères, 1508.
Reproducteurs de race bovine, 924.
———de race porcine, 924.
Revenu de l'Intérieur, commis, 2667.
———installation à Regina, 1510.
———nominations, 2280.
Revenus des douanes, 2270.
Richards, T. W., 1734.
Rigaud, poste rurale à, 616.
———et Pointe-Fortune, factage rural entre, 560.
Rimouski, douanier à, 565.
Riou, réparations au magasin, 553.
Riverside Lumber Company, 2159, 5159.
River-John, les douanes à, 569.
Rivière-au-Renard, brise-lames, 1846.
Rivière-du-Loup, dragage, 2597.
———quai, 2666.
Rivière-Ouelle, quai, 1218.
Rivière Saguenay, améliorations, 3846.
Rochdale-Ouest, le receveur de la poste, 1629.
Roseberg, bureau de poste, 2595.
Ross, le capitaine William, 565.
Ross, Walter, 2411.
Route de la baie d'Hudson, rapport de M. Anderson *re* la, 659.
Sabourin, le lt-col., 992.
Saint-Amour, A. C., 3568.
Saint-Jean, exportations, 3694.
Saint-Laurent, creusage du chenal, 1999.
Saint-Paul l'Ermite, service du courrier, 2279.
Saint-Léonard, N.-B., soldats à, 663.
Salaires courants, le comité des, 1509.
Sans-travail, les, 616.
Secrétaire du ministre de la Marine et des Pêcheries, 2281.
Semences, achats de, 923-924.
Service naval, frais de route, 2410-2411.
Sharpe, M.P., le colonel Samuel, 3066.
Shelburne, courrier de, 616.
———droits de douane, 1546.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Shelburne, garde-pêche dans, 565.
———gardien des pêcheries, 564.
———importations à, 1337.
Sherbrooke, bureau de poste, 1999.
———et Mosers-River (N.-E.), service de la poste, 2278.
———salle d'exercices, 3245.
Shouldis, Mme, 1392.
Skeffington, George, 1508.
Soldats à Saint-Léonard, N.-B., 663.
———bas pour les, 614.
———en service d'outre-mer, bulletins de vote pour les, 698.
———lettres aux, 550.
———retour de la guerre et le service civil, 1336.
Solde des militaires, la, 572 et suiv.
Solliciteur général, aménagement du bureau du, 1125.
Smith, R. H., receveur de la poste à Port-Howe, 1125.
Soulanges, canal de, 1088.
———creusage du canal de, 1845.
———jetée du canal, 1508-1509.
———pierre pour le canal de, 1845.
Souris, champ de tir de, 2725.
———pêche au hareng à, 571.
Sous-receveur général à Regina, bureau du, 573.
Spiddel, J. A., 3244.
Stadacona, le steamer, 565.
Starling, le steamer américain, 564.
Steamers du gouvernement, 1126.
Stedman, Robert E., 3385.
Stellarton, édifice public, 1219.
Stewart, saisie d'automobile, 1510.
Subventions au chemin de fer Nord-Canadien, 1089.
———au Pacifique-Canadien, 1089.
———aux navires dans la Colombie-Britannique, 1628.
———au Grand-Tronc, 1089.
Summerside, bureau de poste, 2109.
———champ de tir de, 2108-2109.
Sunnybrae, courrier, 1626.
Swift-Current, bureau de poste, 1088-1089.
Talbot, le colonel Onésiphore, 1388, 1389.
Tarif d'entier parcours sur le Transcontinental national, 507.
———pour câblogrammes et marconigrammes, 660, 662.
Taxes à payer par les banques, 2282.
———spéciales, recettes, 991.
Témiscouata, service des postes à, 2597.
Temiscaming, barrage, 2669.
Terre-Neuve et l'Ile du Prince-Edouard, service des bateaux à vapeur entre, 555.
Tibbits, Archibald, 1511, 2281.
Timbres de guerre, vente des, 565.
———poste, recettes de la vente des, 550, 2278.
Tonnage des navires inscrits au registre canadien, 2280.
Toronto (chambre de commerce), immigration, 1339.
Tracadie, travaux de réfection au port de, 1510.
Traducteurs surnuméraires, 3385.
Transport de l'alcool dans les régions prohibitionnistes, 2274.
Tranchées, méthode pour l'amélioration des, 3065.
Transcontinental à Québec, employés, 1508.
———commissaire de police sur le, 2824.
———expédition du blé par le, 1337.
Travaux publics, fonctionnaires du ministère des, 3243.
Traverses pour l'Intercolonial, 568.
Tremain, M.P., le colonel, 1733.
Two-Brothers, la goélette, 552.

QUESTION ET RÉPONSES—*Suite.*

Tyrian, de Halifax, le, 1508.
Valcartier, camp de, 2280.
Vale Railway, 3167.
Valley Railway, le, 786.
Valleyfield, brise-lames, 2822.
Vente de munitions pour armes portatives, 2272.
———des timbres de guerre, 565.
Vétérans de l'invasion des Féniens en N.-E., 614.
Vickers, Limited, 2823-2824.
Victoria (N.-E.), bureaux de télégraphe du comté de, 2725.
———poteaux de télégraphe à, 788.
Victoria (C.-B.), dragage à, 566.
———champ de tir à, 1626.
Victoria, télégraphes du gouvernement dans le comté de, 568.
Victoria Transfer Co., paiements, 3293.
Voiture Packard pour les postes, 1392.
Vote des femmes, 2411.
Wagons, achats de, 786-787.
———citernes, 556.
Wakeham, le commandant, 567.
Wallace Shipyards, Ltd., paiement, 1127.
Walrondo, le, 4120.
Wellington, améliorations au port de, 2273.
Wentworth, service du courrier, 3510.
West-Gore, Clarksville, courrier, 2824.
Whitehead, entrepôts frigorifiques à, 787.
Willson, Beckles, 1390.
Wilson, Fred. S., 3510.
Yarmouth, travaux publics à, 569, 1998.

RAPPORTS.

Affaires indiennes, 1915, 80.
Agriculture, 111.
Auditeur général, 1915, 784, 4258.
Berlin, troubles de, 801.
Bibliothèque, 5, 3340.
———dégats, 784 et suiv.
Campbellton, troubles de, 891.
Chèques impayés et devidendes, 473.
Chemins de fer et Canaux, 1915, 523.
Commerce, 1915, 5.
Comité des débats, adoption, 3293.
———des impressions, 3e rapport, 4053.
———permanents, 152.
———spécial, 152.
Commission des eaux internationales relativement à la rivière Saint-Jean, 1706.
———des chemins de fer, 523.
———sur l'incendie du palais législatif, 4186.
Conciliation et enquêtes, 242.
Conférence interprovinciale, 922.
Conseil de la milice au 31 mars, 915, 987.
Département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques pour l'exercice expiré le 31 mars 1915, 1983.
Département des études topographiques au 31 mars 1915, 3383.
Dividendes et chèques impayés, 473.
Douanes, 40.
Enseignement agricole, 189.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 80.
Ferme expérimentale, 1915, 427.
Impressions publiques, 4337.
Laiterie et emmagasinage à froid, 473.
Maître général des Postes, 1915, 4.
Marine et Pêcheries, 1915, 5.
Ministère de l'Intérieur, 1915, 5.
———du Travail, 242.
Réformes dans l'organisation du service sténographique, 2515.
Revenu de l'Intérieur, parties I, II, III, 1914-1915, 962.
Secrétariat d'Etat (anglais et français), au 31 mars 1915, 1210.

RAPPORTS.—*Suite.*

Secrétaire d'Etat pour les affaires extérieurs, au 31 mars 1915, 1087.
Service naval, 1915, 5.
———division des pêcheries, 1915, 5.
Statistiques des canaux pour 1915, 4258.
———de chemin de fer, 2617.
———des télégraphes, 4186.
Transcontinental, 1915, commissaires du, 522.
Travaux publics, 5

SANCTION ROYALE.

Sanction de certains projets de loi par le Gouverneur général suppléant, 2175.
———de certains projets de loi par le Gouverneur général suppléant, 4339, 4340, 4341.

SCRUTIN.

Blé, l'exonération du, 1124.
Commission sur les obus, 3664.
Petites réclamations, contre les chem. de fer de l'Etat, amendement rejeté, 3067.
Prohibition des liqueurs enivrantes, renvoi à six mois du projet de résolution, motion Bennett (Calgary), 2345.
Question bilingue, 4000.
Ventes de cartouches d'armes portatives, motion McKenzie, 4111.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE).

Agriculture:—
Applications de la loi des graines, 3342 et suiv.
Bestiaux, inspection des, 743.
Commission biologique, 3601.
Entomologie, 1480-1481.
Entrepôts frigorifiques, manutention des produits alimentaires, 1497 et suiv.
Expositions, 1499-1500, 1503.
Fruits, 1496-1497.
Graines de semence, 1501-1502.
Industrie laitière, transport, 1490 et suiv.
Insectes destructeurs et autres fléaux (exécution de la loi), 1482 et suiv.
Instruction agricole, exécution de la loi, 1502.
Institut international, 1501.
Laboratoire de biologie, 1502.
Publications, 1501.
Quarantaines, 1503.
Santé des animaux, 1500-1501, crédit en suspens, 1500.
Stations agronomiques, station centrale et annexe, 1453, 1469 et suiv.
Traitements et dépenses casuelles, 685.
Traitements, loyers et gages (loi des céréales), 3283.

Chambre des communes:—
Législation, 4050.
Saucier, F. X., 4265 et suiv.
Sherwood, Crossley, 4265 et suiv.

Chemins de fer et Canaux:—
Baie d'Hudson et têtes de ligne, 658.
Canal Welland, 3617 et suiv.
Chemin de fer antiglisseurs et plaques de traverse, 1669 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, Grand-Tronc-Pacifique, 3179 et suiv., 3224 et suiv.
Chemins de fer d'Edmonton et autres, 3608 et suiv.
C.-N. R., prêt de $15,000,000, 4142 et suiv.
Commission des chemins de fer, 3571 et suiv.
G.-T.-P., directeur du gouv., 3290 et suiv.
Imputable sur le capital, Intercolonial, 2705, 2899, 2903 et suiv., 3534, 3552, 3596.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Chemins de fer et Canaux—Suite.
Intercolonial, affaire Paradis, 2914.
Nouveau-Brunswick à l'Ile du Prince-Edouard, 368.
Prêt de $8,000,000 au G.-T.-P., 3817, 3823, 4005, 4036.
Saint-Jean, tête de ligne, etc., 3760 et suiv.
Traitements et dépenses casuelles, ingénieur en chef, etc., 656.

Commerce et Industrie:—
Annapolis et Londres, service de vapeurs, 2653-2654.
Barr, veuve James, 3720-3721.
Canada, Australie et Nouvelle-Zélande sur l'océan Pacifique, 2663.
Canada, Chine et Japon, service de vapeurs, 2664.
Canada et Afrique-Sud, service de vapeurs, 2658-2659.
Canada et Cuba, service de vapeurs, 2656.
Canada et les Antilles, service de vapeurs, 2657-2658.
Canada et Terre-Neuve, service de vapeurs, 2607.
Commissaires, agents, etc., 3165-3166.
Extension du commerce, 3718 et suiv.
Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, service de vapeurs, 2059-2060.
Saint-Jean, Dublin et Belfast, service de vapeurs, 2660 et suiv.
Traitements et dépenses éventuelles, 687.

Douanes:—
Appointements et dépenses imprévues, 3813 et suiv.
Perception des droits de douane, 4251 et suiv.
Traitements, 684.

Finances:—
Académie royale des arts, 3291-3292.
Administration centrale, bureau du secrétaire du Gouverneur général, traitement, 678.
Administration centrale, ministère des Finances et conseil de la trésorerie, 684.
Agents consulaires à l'étranger, 1025-1026.
Allan, J. B., pension, 1026.
Association de la presse canadienne, 3807.
Auditeur général, cinq commis, 3813.
———salaires et dépenses éventuelles, 681 et suiv.
Bibliothèque, 692.
Champs de bataille, commission, 3807.
C.-N. R., prêt de $15,000,000, 4165 et suiv.
Commission d'économie et d'embellissement, 3811 et suiv.
———des champs de bataille, 3297-3298.
———internationale, 1023 et suiv.
———de conservation, 1020 et suiv.
———d'embellissement, distribution du rapport, 3810.
———du service civil, 688 et suiv.
Conseil médical du Canada, subventions, 3291.
Conservation, commission de, 1120 et suiv.
Dépenses casuelles, commissions, crédit supp., 3283.
———imprévues, 3290.
Dette publique, fonds d'amortissement, 676, réservé, 677.
Divers, commission du district fédéral, crédit suppl., 3254 et suiv.
———monnaie, 3806.
Finances et conseil de la trésorerie, ministère des, administration centrale, 684.
Haut commissaire à Londres, 3813.
———bibliothèque, 1017 et suiv.
———intérimaire à Londres, 1000 et suiv.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Finances—Suite.

Haut commissaire à Londres, traitement et dépenses casuelles au bureau du, 687 et suiv.
Hôtel de la monnaie, 3290.
Impressions, 4050.
———et papeterie, traitement, Fred. Cook, etc., 678.
Ingénieur consultant du gouvernement, traitement et dépenses casuelles, 608.
Fixation de la discussion des subsides, 549.
Fred. Cook, 678.
Ministère en général, dépense casuelle, crédit suppl., 3284.
Monnaies étrangères, retrait de la circulation de certaines, 677 et suiv.
Monument Champlain à Ottawa, 3292.
Pensions, soulèvement de 1885, 3812-3813.
———au sujet de l'invasion des Féniens, 3812.
———guerre européenne, 3813.
Pour payer certaines dépenses non autorisées, 3297.
Prévisions budgétaires, 2792-2793.
Taxe de guerre sur les bénéfices du commerce, administration de la loi, 3808 et suiv.
Traite des blanches, 1025.
Troupes canadiennes, distribution aux, 1011.
Union interparlementaire de la paix, 1000.
Voies et moyens, 1833 et suiv.

Intérieur:—

Domaine public et parcs fédéraux, gravure, lithographie, impressions, etc., 885.
Forces hydrauliques au Manitoba, en Saskatchewan, etc., enquêtes au sujet des, 875 et suiv.
Gendarmerie à cheval du N.-O., 680 et suiv., 710.
Gouvernement du Yukon, 1372 et suiv.
Immigration, agences, 2553 et suiv.
———chinoise, appointements, 2559-2560.
———chinoise, dépenses casuelles, 2560-2561.
———distribution des graines, etc., 2998 et suiv.
Indiens, Ile du Prince-Edouard, fonctionnaires, 2809 et suiv.
Institutions scientifiques, relevés astronomiques, etc., 1383 et suiv.; réservé, 1388, 2546 et suiv.
Indiens, instruction des, 2818.
———nécessiteux, Colombie-Britannique, 3004 et suiv.
———Nouveau-Brunswick, agents, 2802 et suiv.
———Nouvelle-Ecosse, inspecteur, 2794 et suiv.
———Ontario et Québec, 2793-2794.
Irrigation, 878 et suiv.
Manitoba, protection des forêts, etc., 872 et suiv.
Nord-Ouest, protection des forêts, 872 et suiv.
Saskatchewan, protection des forêts et de l'arboriculture, 872 et suiv.
Terres et parcs fédéraux, appointements, service extérieur, 855 et suiv.
———arpentages, etc., 869 et suiv.
———dépenses casuelles, 863 et suiv.
———salaire de John Mason, charpentier, 869; crédit biffé, 869.
———protection des troupeaux de rennes, 875.
Territoires du Nord-Ouest, enrôlements du commissaire, 980.
Traitements, 678.

Justice:—

Administration, 692, 1026 et suiv.
Affaires litigieuses, 1029 et suiv.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Justice—Suite.

Bibliothèque canadienne de droit à Londres, 1030 et suiv.
Pénitenciers, Kingston, 2219 et suiv.; 2237 et suiv.
Traitement des juges dans la Saskatchewan, 2892 et suiv.

Marine et Pêcheries:—

Affaires navales, service radiotélégraphique, etc., 3049 et suiv.
Bureau de renseignements, entretien, 2528 et suiv.
———surveillance des pêcheries, 2529 et suiv.
Canada et Manchester, service de vapeurs, 2660.
Capitaines et seconds, examens, 719.
Chenal maritime du St-Laurent, 747 et suiv.
Colombie-Britannique, établissements de sauvetage dans la province de la, 743 et suiv.
Dépenses d'enquête, 3059.
Eaux navigables, enlèvement des obstacles dans les, 741 et suiv.
Ecoles de navigation, 720 et suiv.
Entretien des navires, etc., 3024 et suiv.
Etablissements de sauvetage dans les provinces maritimes, 743.
Etudes hydrographiques, 3042.
Eureka, le steamer, 768.
Exposition de poisson, 2532 et suiv.
Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, service de vapeurs, 3283.
Hôpitaux de la marine, fonds des marins, 3599-3600.
Maisonneuve, le, 780.
Marine, hôpitaux de la, 781 et suiv.
Naufrages, enquêtes sur les, 720.
Phares et balises, appareils, signaux sous-marins, vaisseaux pour travaux de construction, 757 et suiv.
Pilotes à la retraite, pension, 776 et suiv.
Ports canadiens de l'Atlantique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande, service de vapeurs, 2655-2656.
Protection des pêcheries, 3041.
Provinces maritimes, établissement de sauvetage dans les, 743 et suiv.
Québec, établissements de sauvetage dans la province de, 743 et suiv.
Saint-Jean, Halifax et Londres, service d'hiver, 2663.
Salaires et allocations de gardiens de phares, 752 et suiv.
Service maritime et fluvial, dépenses casuelles, 745 et suiv.
Service maritime et fluvial, Ile du Prince-Edouard, 3598.
Service de vapeurs entre Saint-Jean (N.-B.) et Digby, 2992 et suiv.
———entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent, 2989.
———entre Halifax et l'île Tancook et autres endroits, 2484.
Service des marées, 3054 et suiv.
Service maritime et fluvial, dépenses casuelles, 745 et suiv.
Service naval, protection des eaux septentrionales, 3059.
Service de vapeurs entre Mulgrave et Guysborough, 2987.
Service de vapeurs entre Pictou et Montague, 2987.
Service de vapeur entre l'Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve, 2987.
Service maritime et fluvial, deux vapeurs, construction, 3599.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Marine et Pêcheries—Suite.
Service de vapeurs entre Halifax et Spry-Bay, 2985.
Service de vapeurs aux îles de la Madeleine, 2487.
Stations de sauvetage, 3057 et suiv.
Sydney, Hamilton, Bras-d'Or, service de vapeurs, 3283.
Traitements et déboursés des fonctionnaires, commission consultante, etc., crédit voté, 2515.
Mesures pour la réduction du chien de mer, 2521 et suiv.
Vaisseaux naufragés à certains endroits, 742.
Vapeurs et brise-glace de l'Etat, 717 et suiv.
Victoria et San-Francisco, service de vapeurs, 2664.

Milice et Défense:—
Allocations de service actif, 1405 et suiv.
Arsenal fédéral, 3703 et suiv., 3759 et suiv.
Distribution aux troupes canadiennes, 1011.
Enseignement professionnel donné aux anciens soldats, 1717 et suiv., 1724 et suiv.
Service des cadets, 3667 et suiv.

Mines:—
Commission géologique, rapports de la, 4051.
Entretien du bureau d'épreuves, Vancouver, 2454.
Mines et commission géologique, 2438 et suiv.
Musée Victoria, 2457 et suiv.

Postes:—
Commis du service ambulant, 3700.
Divers, 2849 et suiv.
Linahen, Veuve John, 3701-3702.
Service extérieur, appointements et allocations, 2115, 2139.
———traitements et allocations,, 2846 et suiv.
Subventions postales et paquebots, 3868 et suiv.
Traitements et dépenses éventuelles, 687.

Revenu de l'Intérieur:—
Falsification des denrées alimentaires, 2268-2269.
Traitements du bureau, 685.

Travail:—
Conflits industriels, 3721 et suiv.

Travaux publics:—
Alberta, 3006.
Alberta et Saskatchewan, ports et rivières, 3468 et suiv.
———lignes télégraphiques et téléphoniques, 3806.
Angus-Est, édifice public, 2953.
Anse Saint-Jean, quai, 3792.
Appointements et dépenses éventuelles, 687.
Baie Fortune (I.P.-E.), 3805.
Baie Georgienne, 3482.
Baie St-Paul, quai et mur de soutènement, 3312.
Berlin, édifice public, 2960.
Berthier, édifice public, 2953.
Bessano, édifice public, 3007.
Bouctouche, édifice public, 2950.
Brantford, salle d'exercices, 2960.
Brudenell, quai, 3301.
Burford, édifice public, 2960.
Burk's-Falls, édifice public, 2961.
Calgary, salle d'exercices, 3783.
Canal de la Trent, améliorations, 3571.
Cap-Chat, jetée de dérivation, 3312.
Cap-Rosier, mole, 3312.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Travaux publics—Suite.
Cayuga, édifice public, 3782.
Chandler, quai, 3312.
Cobourg, édifice public, 2961.
———quai, de l'est, 3794.
Colombie-Britannique, fleuve Fraser, 3795.
Commission internationale, fleuve Saint-Jean, 3481.
Cow-Bay, 3298.
Crédits en général, 3010 et suiv.
Cunnington, édifice public, 2961.
Digue d'emmagasinage, 3481.
Divers, division de l'architecture, 3474-3475.
———division du génie, 3475 et suiv.
Dragage, Ontario et Québec, 3796.
Durham, édifice public, 2961 et suiv.
Edmonton, bureau de poste, 3007.
———entrepôt de vérification, 3007.
———salle d'exercices, 3007.
Edouard VIII, monument, 3480-3481.
Edifice de l'Est, 3781.
———du gouvernement, 3016.
———fédéraux, 3012.
———fédéraux, Ottawa, service téléphonique, 3014.
Edifices publics, Angus-Est, 2953.
———Barrie, 2950 et suiv.
———Berthier, 2953.
———édifice du revenu, 2957.
———Hull, bureau de poste, 2954.
———Gaspé, 2954.
———Grand'Mère, 2954.
———Grosse-Ile, 2954.
———Jeune Lorette, 2955.
———Joliette, 2955.
———loyers, etc., 3013, 3806.
———Maisonneuve, 2955.
———Malbaie, 2957-2958.
———Mont-Laurier, 2955.
———Montréal, bureau de poste général, 2955.
———Montréal, nouvelle caserne, 2956.
———Montréal, station postale "A", 2956.
———Montréal, station postale "G", 2956.
———Nouvelle-Ecosse, 2949.
———Québec, parc Savard, 2958.
———Québec, bureau de poste, 2958.
———Sainte-Agathe-des-Monts, 2958-2959.
———Shawville, 2958.
———Sherbrooke, 2958.
———Trois-Rivières, 2959.
———Verdun, 2959.
Fighting-Island, rivière Détroit, 3331.
Fleuve Fraser, améliorations, 3335-3336.
Fort-Frances, quai, 3331.
Fort-William, édifice public, 2966.
Galerie nationale des arts, Ottawa, 3482.
Galt, salle d'exercices, 2966.
Gaspé, édifice public, 2954.
Goderich, améliorations au port, 3332-3333.
Grand Bent, 3794.
Grande-Prairie, salle d'immigration, 3008.
Grand'Mère, édifice public, 2954.
Grands-Mechins, quai, 3792.
Green-Point (Beresford), brise-lames, 3310.
Grosse-Ile, édifice, 2954.
———quais, 3313.
Hamilton, améliorations au port, 3333.
———édifice public, 2966.
Harrington, quai, 3313.
Havres et rivières, Bathurst, 3308-3309.
Hull, édifice public, bureau de poste, 2954.
Ile de la Madeleine, baie de l'hôpital, brise-lames, 3313.
Ile Perrot, quai, 3313-3314.
Jeune Lorette, édifice public, 2955.
Joliette, édifice public, 2966.
Kemptville, édifice public, 2966.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Travaux publics—Suite.

Kingston, édifice public, 2966.
———améliorations au port, 3333 et suiv.
———collège militaire royal, 3782.
Lachine, quai, 3315.
Lac Porter, chenal, 3298-3299-3300.
Latour, monument à madame, 3482.
Leamington, quai, 3335.
Lévis, bassin de radoub, 3805.
Lignes télégraphiques et téléphoniques, P.Q., améliorations, 3468.
Lignes télégraphiques, reconstruction, 3338-3339.
Lindsay, édifice public, 2967.
Loyers, 3015.
Maisonneuve, édifice public, 2955.
Malbaie, édifice, 2957-2958.
———jetée, ????
Manitoba, Altamount, 2973.
———rivière Rouge, améliorations, 3335.
Milverton, édifice public, 2967.
Monnaie, la, 3782.
Mont-Laurier, édifice public, 2955.
Montréal, station postale "G", 2956.
———édifice du revenu, 2957.
———nouvelle caserne, 2956.
———bureau de poste général, 2955.
Moosejaw, ligne télégraphique de Wood-Mountain, 3803 et suiv.
Millbrook, 2967.
Napanee, édifice public, 2967.
North-Lake, port, 3307-3308.
Nouveau-Brunswick, Cap-Bold, 3309-3310.
———2950.
———Dorchester, quai, 3310.
———Kouchibouguac, 3790-3791.
———Fredericton, ferme expérimentale, 3310.
Nouvelle-Ecosse, Yarmouth, améliorations au havre, 3300-3301.
———ports et rivières, 3783-3784.
———douane d'Halifax, 3806.
Oakville, édifice public, 2967.
Ottawa, édifices administratifs, aménagement, 2967.
———édifices administratifs, fils métalliques, 2970.
———édifice central, 3781.
———édifice du Parlement, améliorations, 2968.
———édifices publics, appareils de sauvetage, 3782.
———nouvelle salle d'exercices, 2968.
Outillage du dragage, 749, 3337-3338.
Palmerston, édifice public, 2970.
Pembroke, salle d'exercices, 2971.
Peterborough, édifice public, 2971.
Phares et service côtier, quais, entretien et réparations, 768 et suiv.
Pictou, édifice des douanes, etc., crédit rayé, 2949.
Parry-Sound, réclamation Robinson, Walton et White, 3794.
Port-Burwell, quais, 3794.
Port-Dover, améliorations au port, 3335.
Ports et rivières en général (Ontario), améliorations et réparations, 3301 et suiv.
———en général, réfections et améliorations, 3310.
———Ontario, 3331.
———Québec, brise-lames à l'Anse-à-Blondel, 3311.

SUBSIDES (PAR ORDRE DE MINISTÈRE)—*Suite.*

Travaux publics—Fin.

Port et rivière, Anse-à-Beaufils, 3312.
———Bruce-Mines, quai, 3793.
———en général, Manitoba, 3337.
Port-Stanley, 3794.
Port-Lewis, 3794.
Québec, bureau de poste, 2958.
———Laprairie, travaux de protection, 3316 et suiv.
———parc Savard, 2958.
———rivière Saint-Charles, 3723 et suiv.
Quyon, T. et J. Moran, réclamation, 3793.
Regina, améliorations locales, 3782.
Rideau-Hall, 3014.
Rimouski, aqueduc au quai, 3793.
———port, 3324 et suiv.
Rivière des Français, brise-lames, 3725.
———digue, 3332.
Rivière de l'Est, améliorations, 3298.
Rivière-du-Loup (Fraserville), amélioration du port, 3327-3328.
———en haut, écluse et digue, 3328.
Rivière Laguerre, améliorations, 3328.
Rivière Stickine, améliorations, 3336.
Rivière à l'Esturgeon, améliorations, 3335.
Sainte-Agathe-des-Monts, édifice public, 2958-2959.
Sainte-Anne-de-la-Pocatière, quai, 3327.
Sainte-Anne-du-Saguenay, quai, etc, 3329.
Sainte-Croix, quai, 3329-3330.
Sainte-Pétronille, île d'Orléans, quai, 3330.
Saint-Jean, île d'Orléans, 3330.
———nouveau bureau de poste, 2952.
Saint-Irenée, quai, 3330.
Saint-Jean-Ouest (N.-B.), édifice d'inspection médicale, 3781.
Saint-Léonard (N.-B.), et Van Buren (Maine), pont international, 3797 et suiv.
Saint-Jean, améliorations au port, 3491 et suiv.
Ste-Cécile-du-Bic, quai et port, 3329.
Ste-Anne-des-Monts, débarcadère, 3328.
St-Germain de Kamouraska, 3330.
Saskatchewan, 2974.
———lignes télégraphiues et téléphoniques, 3483 et suiv.
Shawville, édifice, 2958.
Shédiac, édifice public, 2952.
Sherbrooke, édifice public, 2958.
Stewart, quai, 3336.
Surf-Inlet, quai, 3336-3337.
Sutherland, édifice public, 3783.
Temiscaming-Nord, quai, 3323 et suiv.
Toronto, améliorations au port, 3914 et suiv.
———édifices militaires, 2972 et suiv.
———station centrale, 2971 et suiv.
Tracadie, brise-lames, etc., 3310-3311.
Trois-Rivières, édifice public, 2959.
———quai, 3330.
Valleyfield, quai, 3330.
Vancouver, salle de détention, 3009.
Vegreville, édifice public, 3009.
Verdun, édifice public, 2959.
Victoria, observatoire, 3009.
———Harbour, améliorations, 3725.
———travaux publics, 3783.
Winnipeg, édifice pour l'immigration, 3782.
———port, quai, 3335.
———receveur pour la transmission des effets postaux, 3782.
Yukon, édifice public, 3017.